**RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

Dossier E19000217/67

1) **Objet de l'enquête publique** : demande d'autorisation environnementale d'exploiter un établissement logistique à Ensisheim-Société Eurovia 16 et demande de permis de construire (enquête jointe)

1.1Préambule

Ce projet d'implantation sur la zone du Parc d'Activité de la Plaine d'Alsace, zone d'intérêt départementale dont les enquêtes publiques sur le permis d'aménager et loi sur l'eau (dossier E 19000230/67) se sont conclues le 21 janvier 2020 avec avis favorable, ce projet donc est soumis à une demande d'autorisation environnementale. Cette enquête ne reprendra pas les éléments propres au permis d'aménager en particulier les conformités par rapport au PLUI, SCoT, SDAGE, SRCAE, tous éléments dont les conformités ont été débattues et validées dans le cadre de cette précédente enquête.

Le projet qui nous occupe représente pour les collectivités concernées (commune, communauté des communes et département) une opportunité sur le plan de l'emploi (prévision en période de pointe jusqu'à 900 emplois)

Il s'agit de la construction d'un entrepôt logistique destiné à une entreprise de commerce en ligne à partir duquel les livraisons devraient se faire en direction du client final.

Ce projet a nécessité une demande d'autorisation environnementale d'exploiter un entrepôt de stockage ainsi que d'une enquête sur le permis de construire.

Ce projet correspond à une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) soumise au régime d'autorisation relevant des rubriques 1510-1, 1530-1, 1532-1, 2662-1, 2663-1-a, 2663-2-a de la déclaration contrôlée sous les rubriques 1185-2, 2910-A-2, et de la déclaration sous la rubrique 2925.

Ce projet ne relève ni du classement SEVESO seuil bas ni SEVESO seuil haut : hormis le stockage de gazole de l'installation d'extinction

automatique et des groupes électrogènes il n'est pas prévu de stockage de produits ou substances classables sous les rubriques de la nomenclature ICPE présentant des seuils SEVESO bas ou haut. Il en résulte que le site n'est concerné ni par le dépassement direct des seuils pour la rubrique 4734 ni par la notion de cumul avec d'autres rubriques.
La procédure d'autorisation environnementale est encadrée par les articles R181-13 et suivants du code de l'environnement.

La demande de permis de construire un entrepôt est soumise à enquête publique dans la mesure où le projet dont il est question doit comporter une évaluation environnementale en application de l'article L122-1 du code de l'environnement.

Ce projet a été accompagné par les services de l'ADIRA (agence de développement économique) et les services du département dans sa partie accès routier avec la création d'un barreau d'accès direct vers l'autoroute A 35, permettant d'éviter la perturbation du trafic sur l'axe existant reliant Meyenheim/ Réguisheim au Nord vers Ensisheim et Battenheim au Sud.

L'anticipation de la création de cette zone, fléchée depuis plus de 30 ans tant au niveau intercommunal que départemental pour devenir une zone d'activité a permis à un projet de cette ampleur de se positionner à cet emplacement.

Les achats de terrain, l'aménagement de la zone dans ses phases 1 et 2, l'apurement par la collectivité des procédures liées à l'archéologie ont été anticipées et sont terminées sur la part de terrain destinée à ce projet.
Il vient compléter une zone déjà très attractive où se sont installés entre autres les entreprises THK, Bubbendorf, ACTEMIUM, DELTICOM ou Eurovia 15 en cours d'achèvement.

1.2Cadre réglementaire

Conformément au code de l'environnement dans ses articles L.181-1 et suivants, R.181-1 et suivants ainsi que des articles R.123.1 et suivants, au code de l'urbanisme dans son article R.441-5, au code de l'environnement sur la nomenclature des installations classées dans son article R.511-9 et au vu de l'avis de l'autorité environnementale du 21 octobre 2019 et de la réponse du pétitionnaire, du rapport de la DREAL du 23 janvier 2020, et au vu du courrier du 30 septembre 2019 du maire d'Ensisheim portant sur le dépôt de permis de construire N° PC 068 082 19B 0022 du 30 septembre 2019, il a été considéré qu'il s'agissait d'une installation classée reprise par la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement sous les rubriques N° 1510-1, 1530-1,1532-1,2662-1,2663-3,2663-1.a, et 2663-2.a soumises à autorisation, ainsi que des rubriques N0 1185-2.a, 29106A.3 et 2925 soumises à déclaration.

C'est dans ce cadre qu'une enquête publique a été diligentée.

1.3Composition du dossier

Le dossier d'enquête se compose des pièces suivantes :

-arrêté d'ouverture d'enquête

-la demande de permis de construire avec les avis des PPA dont celle du SDIS

-les pièces du dossier de demande incluant l'étude d'impact, l'étude de dangers et leurs résumés non techniques

-avis d'autorité environnementale

-réponse du pétitionnaire à cet avis

-tierce expertise de dangers par INERIS

-réponse aux observations de la tierce expertise

-registres d'enquête mis à disposition du public en mairies d'Ensisheim et de Réguisheim.

Par ailleurs l'ensemble des pièces étaient consultables sur le site internet de la préfecture du Haut-Rhin et un registre dématérialisé

avec l'ensemble des pièces consultables a été mis à disposition du public sur le site suivant :
http://projet-eurovia-16-project-ensisheim.enquetepublique.net
Un poste informatique a également été mis à la disposition du public à la préfecture et un autre à la mairie d'Ensisheim.

## 1.4Avis de PPA et de la MRAE

### 1.4.1 MRAE

La MRAE a émis 29 commentaires ou observations ayant toutes donné lieu à une réponse circonstanciée du pétitionnaire dans son mémoire en réponse reçu en préfecture en date du 15 novembre 2019
En voici la synthèse sommaire :
*NB : les parties « réponses » sont celles émises par le pétitionnaire dans son mémoire en réponse à l'avis de la MRAE*

**MRAE 1 Consommation de surface** : taux de remplissage jugé faible (12%)
*Réponse : ratio plus faible que la moyenne vu la typologie du stockage*

**MRAE 2 compatibilité des documents d'urbanisme** : interrogation vis-à-vis de PLU actuel et du PLUI en cours

*Réponse : le projet est conforme au PLUI en cours d'approbation qui sera en vigueur lors de la délivrance de l'autorisation du projet*

**MRAE 3 Cohérence SRCAE** : l'Ae aurait aimé plus de détails sur la présentation de la cohérence avec les orientations du SRCAE

*Réponse : la présentation a été faite au chapitre C-4.8.3*

**MRAE 4 Cohérence SDAGE et SAGE** : l'Ae relève que le projet ne prévoit pas de séparateur d'hydrocarbures et

recommande une meilleure précision dans l'analyse de compatibilité avec le SDAGE et le SAGE III

*Réponse : Vu l'évolution des techniques et dans le cadre d'un meilleur impact écologique le projet prévoit des traitements végétalisés plus favorables à la biodiversité avec des résultats tout aussi performants. La conformité avec le SDAGE et le SAGE III a été étudié (cf C-4.4.1.c et d)*

**MRAE 5 Cohérence SCOT** : demande de présentation de l'articulation complète du projet avec la SCOT Rhin Vignoble Grand Ballon

*Réponse : le projet a été analysé via la conformité au PLUI , lui-même en conformité avec le SCOT. De plus le projet se positionne sur la tranche 2 du PAPA dont permis d'aménager de la zone vient d'être avalisé et ces remarques ont été traitées dans le cadre du permis d'aménager.*

**MRAE 6 Cohérence SRADETT** : regret de ne pas avoir analysé la cohérence avec le SRADDET

*Réponse : le SRADETT n'est pas encore adopté, toutefois les SCOT, PLUI, DPU, PCAET, la charte PNR ont pris en compte les orientations du SRADDET, ces différents documents ont été traités lors de l'enquête sur le permis d'aménager du PAPA. Une analyse de la conformité du projet au projet de SRADET a été faite.*

**MRAE 7 Cohérence PACAET** : l'Ae aurait aimé plus de détails sur la cohérence entre le projet et la stratégie du PCAET

*Réponse : le PCAET est en cours d'élaboration et de ce fait non obligatoire. Toutefois le projet intègre les recommandations en particulier en ce qui concerne les panneaux photovoltaïques, le plan de déplacement des salariés 'qui sera du ressort de la politique de l'entreprise locataire) ainsi que les consignes d'arrêt moteur des PL*

**MRAE 8 Choix de l'implantation** : L'Ae recommande au pétitionnaire de justifier son choix d'implantation

*Réponse : les différentes options envisagées sont détaillées dans le mémoire en réponse et l'implantation sur Ensisheim s'est avérée être la seule compatible avec l'ensemble du cahier des charges du pétitionnaire.*

**MRAE 9 Impacts globaux PAPA** : demande de précision sur l'impact du projet dans le cadre des impacts globaux du PAP

*Réponse : le projet a tenu compte des études d'impact globale telles que traitées dans le permis d'aménager du PAPA, lequel se trouve en annexe dans le dossier*

**MRAE 10 Transport salariés** : L'Ae recommande une réduction du dimensionnement du parking VL afin de pousser les salariés vers plus de mobilité douce

*Réponse : le projet ne permet pas à ce stade de calculer la proportion de salariés devant se déplacer en VL, le projet privilégie donc à ce stade un fonctionnement du site optimal en période de pointe.*

**MRAE 11 Infrastructure transports** : déclaration générale sur la saturation globale et sur la réalisation du barreau d'accès direct à l'A35

*Réponse : ne concerne pas le projet en tant que tel*

**MRAE 12 Impact sonore** : demande de contrôle sur le point de savoir si l'impact sonore (conforme) a bien été intégré dans l'étude du permis d'aménager du PAPA

*Réponse : l'étude a été menée sur demande de la collectivité et elle révèle un impact très faible d'autant qu'elle souligne l'aspect de réduction de ces nuisances par la création de la RD2*

**MRAE 13 Impact paysager** : L'Ae regrette que les projections soient faites à partir de plantation à l'âge adulte et recommande de prendre en compte l'environnement actuel et futur du PAPA

*Réponse : l'impact dans le temps a été présenté dans le cadre du permis de construire avec des photos montages progressifs*

**MRAE 14 Emissions lumineuses** : L'Ae reconnait la conformité des mesures d'évitement R14 mais recommande un complément d'analyse des impacts sur la trame noire

*Réponse : Les investigations écologiques menées dans le cadre du projet de PAPA n'ont identifié aucun enjeu nocturne fort*

**MRAE 15 Imperméabilisation** : L'Ae remarque que le projet conduit à imperméabiliser 65% du site et que ceci vient à l'encontre de la règle 25 du SRADETT

*Réponse : Le SRADETT Grand Est est encore en l'état de projet non définitif et n'est dès lors pas opposable. De plus le SRADETT défini les règles concernant les SCOT, Plui, plans de déplacement urbain, charte des parcs régionaux, plans climat air énergie territoriaux et n'est donc pas applicable au projet MATE. Il s'applique par contre aux plans et projets d'aménagement du PAPA*

**MRAE 16 Traitement des eaux d'extinction** : L'Ae relève que l'orientation des eaux d'extinction ne soient orientées que vers un seul bassin alors que le site en prévoit 3 et recommande de préciser comment ces eaux pourraient être dirigées vers ce seul bassin

*Réponse : Les eaux susceptibles d'être polluées s'écouleront majoritairement au niveau rez de chaussée du bâtiment lequel est composé d'un mur de 5 mètres de hauteur. Celui-ci*

*s'ouvre vers les quais en façade Sud et Est pour rejoindre via les voiries le bassin étanche B2A*

**MRAE 17 Traitement des eaux pluviales** : L'Ae demande de justifier de l'efficacité des moyens d'épuration

*Réponse : Les préconisations faites l'ont été sur la base du guide de pollution routière du SETRA Août 2007 et les calculs ont été faits selon la notice de ce guide*

**MRAE 18 Consommation énergétique** : L'Ae recommande d'étudier des mesures de réduction de consommation énergétique, de présenter un bilan global d'émissions de GES et de compléter le dossier par les effets attendus sur le changement climatique

*Réponse : le pétitionnaire a listé les éléments complémentaires au dossier permettant de réduire la consommation énergétique. Sur le point des effets du projet le développement il est inscrit au chapitre C-4.8 de la demande d'autorisation*

**MRAE 19 Cohérence PAPA** : L'Ae recommande de s'assurer que les mesures en matière de biodiversité soient cohérentes avec celles du PAPA

*Réponse : le projet est compatible avec les mesures inscrites dans l'étude d'impact du PAPA (cf A-9, C-4.6.3.) Il est précisé que le PAPA ne se situe pas dans l'emprise d'un corridor écologique*

**MRAE 20 Gestion terres excavées** : L'Ae recommande au pétitionnaire de préciser les mesures de gestion des terres en phase de travaux eu égard à la présence de pollutions aux hydrocarbures et de certains métaux lourds (présence antérieure au projet)

*Réponse : En cas de suspicion de pollution de certains lots de terre excavée des analyse complémentaires seront réalisées et les filières de gestion les plus adaptées seront utilisées.*

**MRAE 21 Réglementation parasismique** : L'Ae rappelle au pétitionnaire son obligation de fournir un dossier répondant aux exigences réglementaires en vigueur

*Réponse : Le dossier fourni par le pétitionnaire répond aux exigences règlementaires en vigueur*

**MRAE 22 Cessation d'activité** : L'Ae note qu'en cas de cessation d'activité le terrain devrait être remis en état pour usage agricole

*Réponse : Le terrain se situe dans une ZAID et le président de la CCHR a approuvé la proposition d'un usage futur industriel (pièce au dossier)*

**MRAE 23 Recommandations et prescriptions** : L'Ae recommande à l'l'inspection dans ses propositions et au préfet dans ses prescriptions de fixer des obligations de contrôle inopiné par une tierce expertise aux fins de contrôler la nature et la quantité des produits stockés et demande en cas d'écart d'en rendre compte à l'inspection

*Réponse : Le pétitionnaire se conformera aux arrêtés préfectoraux à venir*

**MRAE 24 Propagation éventuelle nuage** : L'Ae reconnait que l'étude des dangers respecte les exigences réglementaires, toutefois elle recommande de compléter le dossier par une présentation de la propagation d'un nuage résultant d'un incendie et des effets à long terme de ces pollutions

*Réponse : L'étude des dangers réalisée lors d'une tierce expertise de l'étude de danger réalisée par INERIS confirme la qualité de la méthodologie et de ses conclusions. Il est souligné que la demande de la MRAE apparait*

*disproportionnée en particulier vu la référence indiquée du sinistre LUBRIZOL alors que ce projet ne relève que d'une autorisation simple et non d'une autorisation SEVESO seuil haut. Les produits stockés ne sont pas des produits chimiques mais bien des produits manufacturés classiques*

**MRAE 25 prise en compte présence panneaux photovoltaïque** : L'Ae recommande au pétitionnaire de compléter son dossier d'étude de dangers en donnant une présentation comparative des effets en cas d'incendie avec et sans la présence de panneaux photovoltaïques

*Réponse : l'ensemble des mesures prévues par la règlementation pour assurer la sécurité des services de secours sont conformes à la règlementation en particulier à la note du 9 juin 2011 transmise par la sécurité civile à l'ensemble des SDISS*

**MRAE 26 Réseau incendie** : L'Ae recommande de préciser le nombre de poteaux incendie et de s'assurer auprès du gestionnaire du réseau public d'adduction d'eau de la capacité à être alimenté en quantité suffisante en cas d'accident

*Réponse : 10 poteaux incendie prévus répartis sur l'ensemble du site seront installés. La ressource en eau nécessaire en cas d'incendie est de 1440m3, le réseau public assure au minimum un débit de 240m3/h et le projet prévoit 2 réserves statiques de 960m3*

**MRAE 27 Stationnement PL** : L'Ae recommande de prévoir des mesures préventives adaptées en cas d'incendie pour les PL en attente tout en reconnaissant que les aires d'attente des PL se situent hors de la zone d'effets thermiques supérieurs à 3 KW/m3

*Réponse : les places de stationnement des PL se trouvent éloignées de 50 m de la façade du bâtiment. La remarque ne semble pas en rapport avec les caractéristiques du projet*

**MRAE 28 Moyens de prélèvement et d'analyse** : L'Ae recommande la mise en place de moyens de prélèvement et d'analyse à mettre en œuvre dès la survenue d'un incendie

*Réponse : Le projet n'étant pas celui d'un site SEVESO cette demande semble disproportionnée*

**MRAE 29 Résumé non technique** : L'Ae recommande un résumé technique de l'étude de dangers plus accessible au public

*Réponse : Il ne parait pas possible de réduire encore plus cette étude sans perdre des informations essentielles à la compréhension du dossier*

### 1.4.2 Commission départementale de la prévention des espaces naturels, agricoles et forestiers du Haut-Rhin

La commission départementale émet un avis réservé argüant du fait que l'étude ne prend pas en compte la totalité de l'impact sur l'agriculture du territoire tout en appréciant l'engagement de renaturation d'un espace de 4 à 5 Ha dans l'enceinte du projet. Elle suggère également la possibilité de compensation sous forme d'investissement collectif.
Ce commentaire relève selon moi de la procédure du permis d'aménager de la zone et non du projet en tant que tel. Toutefois le pétitionnaire a pris l'initiative d'un contact direct pour étudier les modalités de mise en œuvre de projets de compensations agricoles collectives Le pétitionnaire n'a pas eu de réponse à cette date.

### 1.4.3 Tierce expertise INERIS

INERIS a amené 5 commentaires ou observations par rapport à ce projet auxquelles le pétitionnaire a répondu.
Première remarque concernant une demande de précisions sur la composition des batteries et de préciser les systèmes de sécurité des bornes.
La deuxième concerne une demande de précision sur l'asservissement des système actifs pour atteindre un niveau R60
La troisième concerne une demande de détails sur l'interaction entre les différents systèmes d'extinction automatique
La quatrième porte sur la méthode de modélisation
La cinquième porte sur la toxicité des fumées en cas d'incendie

Il a été répondu de manière claire et satisfaisante à l'ensemble de ces remarques.
INERIS a validé l'ensemble des études réalisées.

### 1.4.4 Avis dans le cadre de la demande de permis de construire :

**-SDIS** Dans son courrier du 30 juin 2018 adressé au SCOT Rhin Vignoble Grand Ballon dans le cadre de l'enquête sur le permis d'aménager du PAPA il n'est fait mention d'aucune remarque concernant l'accessibilité. Il est rappelé le règlement concernant les débits minimum exigés par poteau incendie (240m3/h), et la distance minimum entre ces bornes incendie. Enfin il est précisé que les exigences peuvent être apportées selon les futures implantations.

Nous n'avons eu aucune notification complémentaire du SDIS dans le cadre de l'enquête environnementale alors que dans le cadre de la demande de permis de construire il était fait mention de notifications possibles ultérieurement.

-**ENEDIS** accord de principe précisant les conditions financières futures pour le porteur de projet

-**Conseil départemental Direction des routes** Accord de principe avec rappel au respect de la règlementation sur les carrefours interurbains, sur la prise en compte future du trafic généré par la plate-forme et l'interdiction de circulation piétonnière sur le raccordement à la A 35

-**SUEZ** la parcelle n'étant pas raccordée au réseau d'eau potable il convient de réaliser les travaux de raccordement aux frais du pétitionnaire

-**Ville d'Ensisheim :** précisions concernant les divers raccordements y compris des eaux usées, rappel sur l'interdiction de rejet dans le collecteur public des eaux de drainage, de vidange des installations thermiques. Un contrôle sera effectué sur les branchements privés, en l'absence de ce document l'installation serait réputée non conforme.

## 2) Organisation et déroulement de l'enquête

### 2.1 Démarches préliminaires

#### 2.1.1 Concertation préalable

##### 2.1.1.1 Préfecture

L'ensemble des pièces du dossier ont été remises en main propre et les registres papier ont été paraphés sur place. Le calendrier et les dates de permanences ont été fixées d'un commun accord entre les services de la préfecture, les disponibilités de la mairie d'Ensisheim et le commissaire enquêteur.

##### 2.1.1.2 Mairie d'Ensisheim

Une rencontre avec le maire de la commune d'Ensisheim et son directeur des services a permis de cerner le projet, les motivations des élus, la cohérence du projet par rapport aux

objectifs à long terme engagés depuis des décennies par la mairie et par la communauté des communes en cohérences avec les objectifs de développement départementaux et avec le SCoT.

Une visite du site avec les services de l'urbanisme a permis de visualiser « in situ » le projet, son imbrication logique avec les autres implantations sur le PAPA tant dans sa phase 1 que dans sa phase 2. Il a pu être constaté également l'avancée des travaux de fouilles archéologiques et l'articulation du projet avec le raccordement en cours vers la A 35 entrepris par le département.

2.1.1.3 Porteur de projet et cabinet OTE

Une rencontre avec le porteur de projet et son cabinet d'étude OTE ont permis de mieux comprendre ce projet, l'intérêt de s'implanter sur cette zone vu les conditions géographiques, d'accès à l'autoroute, la disponibilité rapide du terrain et le bassin d'emploi potentiel à proximité. La mise en place d'un registre dématérialisé en a été facilité.

2.1.2 Organisation

- permanences : les permanences ont été tenues conformément aux dates prévues par le décret préfectoral, les 24 février, 5 mars, 11 mars et 20 mars avec clôture des registres à 12h30, cette dernière réalisée en télétravail vu les ordonnances de confinement et en accord avec le pétitionnaire, les services de la préfecture et ceux de la mairie siège de l'enquête.
- registre papier

Deux registres papiers paraphés ont été mis à disposition du public en Mairie d'Ensisheim, ville siège de l'enquête et en mairie de Réguisheim.

- registre dématérialisé

Un registre dématérialisé a été ouvert avec un suivi journalier m'indiquant jour par jour par mail les remarques et avis qui auraient pu y être consignés.

2.1.3 Information du public

- presse
- affichage
- sites internet préfecture et commune

2.2 Déroulement de l'enquête :

**Observations du public**

2.2.1 Analyse comptable : aucune observation ni sur les registres papier déposés en mairie d'Ensisheim (commune siège) ni sur celui de Réguisheim. Aucun courrier n'est arrivé en mairie et aucun mail en préfecture, aucune mention non plus sur le registre dématérialisé

2.2.1 Analyse thématique

De fait RAS

**2.3 Procès-verbal des observations et réponse du maître d'œuvre**

***PROCES VERBAL D'ENQUETE PUBLIQUE (Première partie)***

**EUROVIA 16**

Enquête suite à la décision du Tribunal Administratif de Strasbourg du 24 octobre 2019

Dossier N° E19000217/67

Arrêté portant ouverture d'enquête publique relative à une demande d'autorisation environnementale d'exploiter un établissement logistique à Ensisheim- société Eurovia 16 Project et à son permis de construire

Suite à la demande présentée par la société EUROVIA 16 PROJECT aux fins d'être autorisée à exploiter un entrepôt logistique situé à ENSISHEIM (68190) sur le Parc d'Activité de la Plaine d'Alsace (PAPA), une demande d'autorisation environnementale et une demande de permis de construire ont été déposées.

Le projet, appelé MATE, occupera une surface de 15.7 ha au sein de la tranche 2 du PAPA, pour un bâtiment sur 4 niveaux d'une superficie totale de 189 081 m2. Ce projet a pour objet de mettre à disposition d'entreprises œuvrant dans le domaine de la vente par internet, un bâtiment destiné à la préparation de commandes et à la distribution de colis à destination d'une clientèle de particuliers.

Le permis d'aménager de la 2ième tranche du Parc d'Activité a été validé, l'enquête publique ayant été menée du 2 novembre au 23 décembre avec une conclusion favorable. (Les conclusions du commissaire enquêteur se trouvent en pièces jointe du présent dossier). Cette enquête portait et sur la demande d'autorisation environnementale (loi sur l'eau) et sur la demande de permis d'aménager.

Nous ne reviendrons pas dans cette enquête, sur les éléments ayant été abordés au cours de cette enquête à savoir, les conformités du projet par rapport aux PLUI, SCoT, projet SRADDET, règlementation SAGE Ill nappe du Rhin et du SRCAE.

La demande de permis de construire a été déposée le 30 septembre 2019 conformément à l'autorisation de demande de permis de construire émise par la communauté de communes du Centre Haut-Rhin signée par son président M. Michel Habig en date du 19 septembre 2019.

L'enquête s'est déroulée du 19 février 2020 à 9h jusqu'au 20 mars 2020 à 12h30 dont la dernière permanence a été effectuée en télétravail conformément aux directives gouvernementales sur le confinement et ce en accord avec le pétitionnaire et les services de la commune siège de l'enquête et les services de la préfecture de Colmar.

Les documents du dossier d'enquête suivants ont été mis à la disposition du public physiquement en mairie d'Ensisheim et en mairie de Réguisheim

pendant toute la durée de l'enquête ainsi que sous format digital sur les sites internet de la préfecture du Haut-Rhin, sur celui de la mairie d'Ensisheim siège de l'enquête ainsi que sur le site dédié avec le registre d'enquête dématérialisé (http://projet-eurovia-16-project-ensisheim.enquetepublique.net).

Voici la liste de ces éléments :

-arrêté d'ouverture d'enquête publique du 31 janvier 2020

-les pièces du dossier de demande incluant notamment l'étude d'impact, l'étude de dangers et les résumés non technique

-le dossier de permis de construire

-l'avis de l'autorité environnementale (MRAE)

-le mémoire en réponse à l'avis de la MRAE émis par le pétitionnaire

-la tierce expertise de l'étude de dangers par l'INERIS

-la réponse à cette expertise

-le registre d'enquête coté et paraphé par le commissaire enquêteur

L'affichage sur le site et sur les panneaux d'information des deux communes concernées (Ensisheim et Réguisheim) ainsi que sur le site du projet a été fait en temps et en heure et a été contrôlé à savoir 15 jours avant l'ouverture de l'enquête publique.

Le site a été visité avec les service techniques de la commune d'Ensisheim et les informations demandées ont été fournies par l'entreprise Eurovia Project 16 ainsi que par le cabinet OTE Ingenierie en charge du dossier, tant sur le positionnement géographique du bâtiment à construire que sur les accès futurs, de la déviation en cours de la RD 201 avec son futur accès à l'A 35. Un point a été fait sur l'avancée des travaux de fouille archéologiques prescrites. Il nous a notamment été confirmé que les calendriers des fouilles archéologiques et les travaux de mise à disposition de la déviation de la RD 201 se déroulent conformément au planning et permettront la mise en service de cette liaison

vers l'autoroute avant la fin des travaux de construction du bâtiment, évitant par la même tout surcroit de trafic, même temporaire, sur les voies existantes.

La teneur du projet a été discutée avec le maire de la commune de Ensisheim et président de la Communauté de Communes du Centre Haut-Rhin et son Directeur des services. Il a particulièrement été pointé la cohérence du projet dans le cadre général du Parc d'Activité, de son classement au sein d'une zone d'intérêt départemental en mai 2008, de plus sélectionné dans le cadre du Plan de Revitalisation Economique du Haut-Rhin et, point important pour les élus, de son impact en termes d'emploi, le projet prévoyant en période de pic d'activité jusqu'à 900 emplois sur le site.

Un entretien détaillé a été conduit auprès de la société d'ingénierie OTE à ILLKIRCH afin de constater les arguments développés en réponse au mémoire de l'autorité environnementale et des points qui restent à clarifier.

Quatre permanences ont été réalisées conformément à l'arrêté préfectoral en mairie de Ensisheim, la dernière en raison de l'arrêté sur le confinement a été réalisée sous forme de télétravail, la mairie, durant les horaire prévus de permanence relayant « en live » les questionnement de citoyen s'étant rendu à la mairie, permettant ainsi un dialogue par téléphone entre le commissaire enquêteur et le demandeur La possibilité de se renseigner, de consigner remarques et observation sur un registre soit papier soit dématérialisé a été maintenue pendant toute la durée de l'enquête.

**Au cours de cette enquête nous n'avons reçu aucune personne et aucune mention n'a été donc été portée sur les différents registres d'enquête publique. De même aucune remarque, aucun mail n'est arrivé comme le confirment les services de la préfecture ni aucun courrier en mairie.**

**Il n'y a donc aucun point ou questionnement, ou suggestion de modification nécessitant une réponse du pétitionnaire.**

**Les registres papiers ont été clôturés le 20 mars à 12h30 pour la Mairie d'Ensisheim et 12h pour la mairie de Réguisheim (horaire de fermeture habituel les vendredis pour cette mairie) Les deux maires ont constaté la clôture des registres, ont signé l'avis de clôture et m'ont transmis par la version scannée des registres.**

**En ce qui concerne le dossier dématérialisé il a été visité sans donner lieu à des commentaires sur le registre dématérialisé.**

**Les pages visitées ont été les suivantes :**

**Accueil : 75 fois**

**Dossiers : 123 fois**

**Enquête publique : 13 fois**

**Dépôt d'observation : 5 fois (sans rien noter)**

**Consultation des observations : 20 fois**

## COMPTE RENDU d'ENQUÊTE PUBLIQUE (2ième partie)

**Suite à l'ordonnance du 25 mars portant sur la suspension des enquêtes publiques avec effet rétroactif au 12 mars l'enquête a été réputée non terminée et a nécessité une reprise sur la durée restante ouvert.** ***Suite à l'ordonnance 2020-306 du 25 mars 2020 il a été décidé que les délais de participation du public aux enquêtes publiques seraient suspendus à compter du 12 mars avec effet rétroactif (articles 7 et 1er de l'ordonnance).***

***En conséquence de quoi et suite à l' ordonnance 2020-560 du 13 mai 2020 les enquêtes pouvant redémarrer à compter du 31 mai 2020 , suite à l'avis de reprise d'enquête publique unique du 18 mai 2020 et l'avis préfectoral fixant la reprise de la dite enquête à partir du 6 juin 2020 et fixant la dernière permanence en mairie d'Ensisheim le 15 juin 2020 de 8h à 12h, des nouveaux registres papier ayant été ouverts et paraphés en mairie d'Ensisheim, ville siège de l'enquête et en mairie de Réguisheim, le registre dématérialisé ayant été réouvert, l'enquête a pu redémarrer en tenant compte des principes de précaution sanitaire prescrits.***

***Les annonces presse, les affichages ont été réalisés en temps en heure.***

**A la reprise de l'enquête et jusqu'à sa clôture le 15 juin à 12 heures de nombreuses motions ont été déposées contrairement à ce qui s'était passé sur les 20 premiers jours.**

**Voici la teneur des contributions apportées :**

| Nbre d'avis | Thèmes |
|---|---|
| 247 | Disparition terres agricoles |
| 175 | Augmentation pollution (GES) Transports PL |
| 72 | Atteinte à la biodiversité |
| 72 | Transparence/ nom utilisateur final "caché" |
| 68 | Doutes sur les emplois créés |
| 63 | Refus modèle AMAZON |
| 51 | Conditions de travail |
| 50 | Destruction emploi local |
| 29 | Doutes sur la fiscalité |
| 17 | Origine produits |
| 7 | Mesures ERC non prises en compte (idem PAPA) |
| 6 | Non prise en compte du SRADETT |
| 5 | Doutes sur la remise en état des terrains en fin de vie |
| 5 | Risque incendie sous-estimés prox DELTICOM |
| 4 | Demande de referendum |
| 4 | GCO |
| 3 | Consommation énergétique VS Production |
| 2 | Non-respect des règles de l'enquête publique |
| 2 | Insuffisance de l'étude d'impact |
| 1 | Non-respect PLU Réguisheim |
| 1 | Manque de concertation préalable |
| 1 | Stockage de produits dangereux |
| 1 | Problématique voie cycliste |
| 1 | Dambach |
| 1 | Euro 3 Lys |

1 Vélo cargo

312 motions sur le registre dématérialisé
0 motion registre Réguisheim
3 motions registre Ensisheim
3 motions courrier
5 motions déposées en main propre
323 motions
2 courriers arrivés hors délais

**Les motions parvenues via le registre d'enquête dématérialisé ont été intégrées chaque jour dans le registre d'enquête physique de la ville siège de l'enquête afin que chacun puisse avoir le même niveau d'information et la connaissance des contributions déjà déposées**

**La totalité des contributions demandaient l'abandon du projet.**

**Il est à noter que les grands thèmes mis en avant sont la perte de terres agricoles, l'augmentation des émissions de GES dus au mode de transport, les atteintes à la biodiversité et le problème du manque de transparence (nom du preneur final non connu).**

**Vient ensuite un thème du rejet du modèle de l'E-commerce lié au nom de la société AMAZON, thématique à laquelle sont liés les doutes sur l'emploi, la destruction d'emplois locaux, la problématique de la fiscalité, les conditions de travail ce qui nous donne 278 contributions sur cette thématique.**

**Cette enquête a permis à une frange de la population très mobilisée d'exprimer son opinion sur un changement de mode de vie et de consommation en exprimant un rejet du modèle de l'E-commerce et le registre d'enquête a servi de support pour exprimer cette « philosophie de vie »**

**Il est à noter également la dispersion géographique des personnes s'étant exprimées (de Strasbourg à St Louis) et les liens qui ont été fait avec d'autres dossiers (GCO, Dambach, 3 Lys)**

**La réglementation en termes d'information du public a été strictement observée, les insertions dans la presse ont été faites à date, les affichages ont été réalisés et contrôlés à date, le site de la préfecture était accessible à date de même que l'accessibilité du registre d'enquête dématérialisée avec la totalité des éléments et pièces du dossier mis en ligne.**

**J'ajoute que deux courriers sont arrivés après la fermeture de l'enquête. Ils n'ont pas été ouverts et sont joints aux pièces annexes avec le tampon de date d'arrivée en mairie d'Ensisheim sans avoir été ouverts.**

**La procédure a donc été respectée.**

**Compte rendu remis par mail aux services de la préfecture en date du 15 juin 2020 ainsi qu'au pétitionnaire. Une version papier suit par courrier.**

**Le pétitionnaire a donc 15 jours pour faire connaitre ses commentaires ou remarques.**

**A réception de celles-ci le rapport définitif et les conclusions motivées seront établies et transmises au Tribunal Administratif, aux services de la préfecture par voie dématérialisée et par courrier dans les mêmes conditions que pour le compte-rendu.**

**Fait à Bergholtz-Zell le 15 juin 2020 à 20h**

**Jean Schelcher Commissaire enquêteur.**

## 3) Conclusion et avis motivé

Le pétitionnaire a répondu à ces avis. Voici ses arguments :

## Préambule

La société EUROVIA 16 PROJECT projette la construction à ENSISHEIM d'un entrepôt logistique, composé d'un bâtiment à 4 niveaux, développant une surface de plancher de 189 652 m² (dit projet

« MATE »). Le projet s'implante sur un terrain d'une surface de 15,7 ha au sein du Parc d'Activités de la Plaine d'Alsace (PAPA) qui constitue une Zone d'Activité d'Intérêt Départemental (ZAID).

L'activité du site relève de la législation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, notamment au titre des rubriques « entrepôts » (1510, 1530, 1532, 2662, 2663).

Le 30 septembre 2019, la société EUROVIA 16 PROJECT a déposé concomitamment une demande d'autorisation environnementale à la Préfecture du Haut-Rhin et une demande de permis de construire à la Communauté de communes Centre Haut-Rhin.

Préalablement à ce dépôt, une évaluation environnementale du projet a été réalisée par le maître d'ouvrage. En effet, en application de la nomenclature annexée à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, le projet était soumis à étude d'impact obligatoire au titre de la rubrique 39 de la nomenclature et à examen au cas par cas au titre de la rubrique 1 de la même nomenclature.

Pour ce projet, l'enquête publique s'est initialement tenue du 19 février 2020 à 9 heures au 20 mars 2020 à 12 heures 30.

A ce stade, le projet n'avait suscité **aucune observation du public** et personne ne s'était non plus présenté lors des permanences du commissaire-enquêteur.

Néanmoins, en application des dispositions de l'article 7 de l'ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020, les enquêtes publiques ont été suspendues de façon **rétroactive** à compter du 12 mars 2020 et jusqu'au 31 mai 2020 – et ce alors même que l'enquête publique avait pu légalement être clôturée le 20 mars 2020.

En application de cette ordonnance, il convenait donc de reprendre l'enquête publique afin de couvrir la période située entre le 12 mars 2020, date de suspension rétroactive, et le 20 mars 2020, date initiale de clôture de l'enquête publique.

Ainsi, l'enquête a-t-elle été rouverte du 6 juin au 15 juin 2020 à 12 heures.

Au cours de cette période complémentaire d'enquête publique, ainsi que le relève commissaire-enquêteur, de nombreuses participations du public ont été recueillies à la fois sur les registres papier et dématérialisé, ainsi que par le biais de courriers adressés à Monsieur le commissaire-enquêteur.

Ces observations ont immédiatement suivi la parution d'articles de presse dans lesquels certains représentants d'associations environnementales pensaient  avoir identifié le futur locataire de l'entrepôt, à savoir la société AMAZON (sur l'identité du futur locataire, voir les développements au sein du chapitre **1** du présent document).

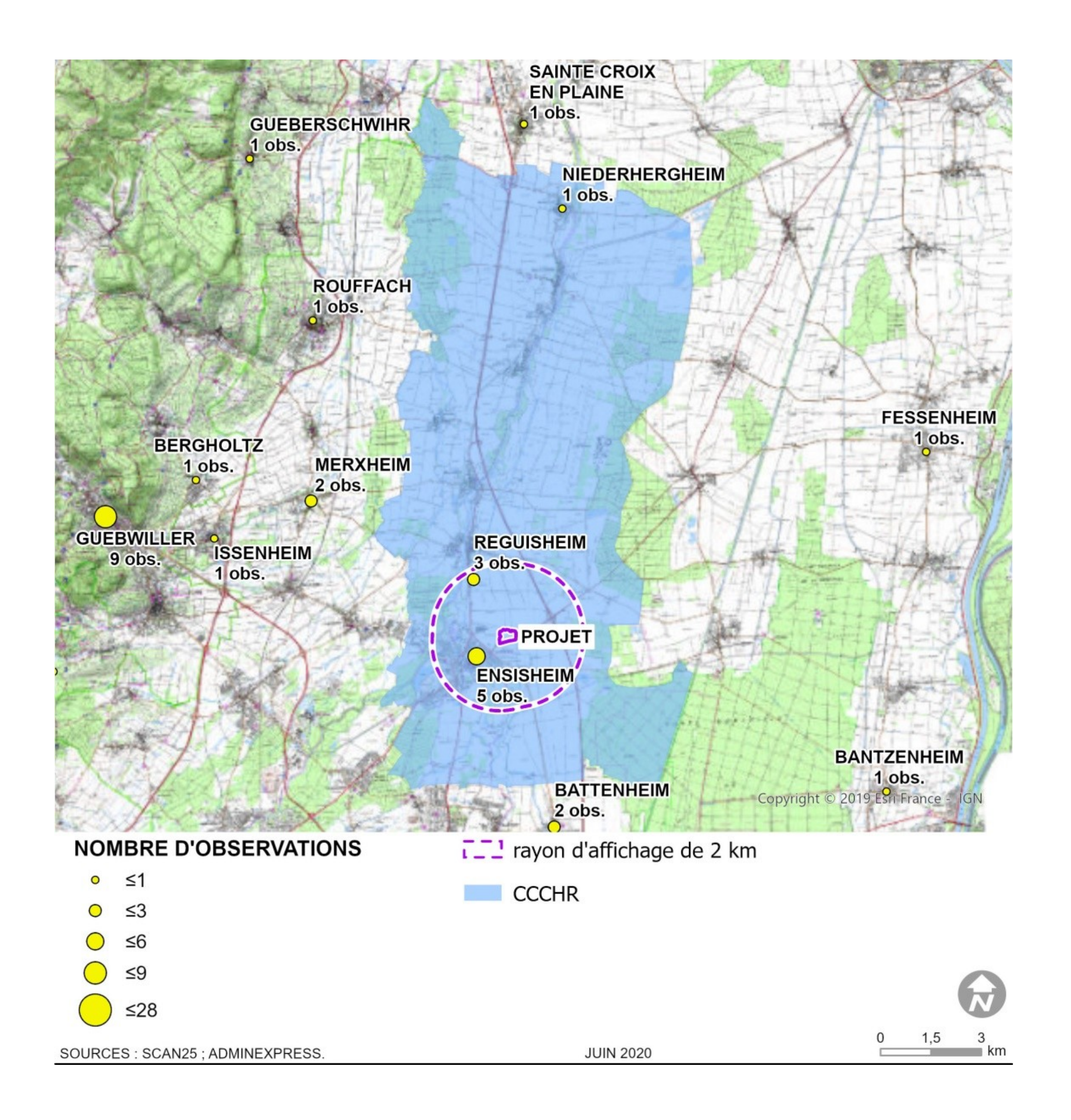
En raison de ces rumeurs relayées dans la presse, la seconde période de cette enquête publique a fait l'objet d'un nombre important d'observations dont l'objet est principalement d'affirmer une opposition de principe à la société AMAZON – et non au projet lui-même.

La société EUROVIA 16 PROJECT ne peut donc que constater qu'il lui a été ici fait un véritable procès d'intention sur ce sujet, sans pour autant que les porteurs de ces observations n'aient pris la peine de se pencher – grâce au dossier – sur les incidences **réelles** du projet qui sont bien inférieures à ce qui est inexactement allégué.

La société EUROVIA 16 PROJECT entend donc – à travers des explications concrètes et factuelles – rétablir une approche objective de son projet et ainsi se défendre contre toutes les contre-vérités susceptibles de lui causer un dommage.

Au total, 323 participations ont été relevées au cours de cette période complémentaire d'enquête publique.

Néanmoins, malgré cette forte inflation dans le nombre de participations, il ressort que les participations déposées par des personnes résidant dans le périmètre d'incidences du projet restent extrêmement limitées.




Au total, cette carte montre que seules huit observations proviennent de la zone d'affichage de l'enquête publique et neuf observations proviennent d'habitants de la communauté de communes Centre Haut-Rhin.

Le faible nombre de participations dans la zone d'incidence immédiate du projet confirme donc la tendance qui avait été constatée lors des 30 premiers jours de l'enquête publique, à savoir une **bonne acceptabilité du projet dans sa zone d'incidence immédiate**.

C'est dans ce contexte assez particulier que le présent mémoire vient répondre aux observations ainsi formulées par le public.

Pour mémoire sont rappelés ci-après les items relevés par le commissaire enquêteur au sein de son procès-verbal de fin d'enquête publique (ceux qui sont traités dans notre réponse ont été barrés) :

| | |
|---|---|
| 247 | Disparition terres agricoles |
| 175 | Augmentation pollution (GES) Transports PL |
| 72 | Atteinte à la biodiversité |
| 72 | Transparence/ nom utilisateur final "caché" |
| 68 | Doutes sur les emplois créés |
| 63 | Refus modèle AMAZON |
| 51 | Conditions de travail |
| 50 | Destruction emploi local |
| 29 | Doutes sur la fiscalité |
| 17 | Origine produits |
| 7 | Mesures ERC non prises en compte (idem PAPA) |
| 6 | Non prise en compte du SRADETT |
| 5 | Doutes sur la remise en état des terrains en fin de vie |
| 5 | Risque incendie sous-estimés prox DELTICOM |
| 4 | Demande de referendum |
| 4 | GCO |
| 3 | Consommation énergétique VS Production |
| 2 | Non-respect des règles de l'enquête publique |
| 2 | Insuffisance de l'étude d'impact |
| 1 | Non-respect PLU Réguisheim |
| 1 | Manque de concertation préalable |
| 1 | Stockage de produits dangereux |
| 1 | Problématique voie cycliste |
| 1 | Dambach |
| 1 | Euro 3 Lys |
| 1 | Vélo cargo |

Le présent mémoire vient donc apporter les réponses de la société EUROVIA 16 PROJECT sur les items qui ont été jugés pertinents au regard de l'objet réel de la demande du pétitionnaire, à savoir une demande de permis de construire et une demande d'autorisation environnementale dans le cadre d'un projet d'entrepôt.

Par voie de conséquence, un certain nombre de thématiques n'ont pas été retenues, notamment celles relatives à d'autres projets sans lien avec le présent projet d'entrepôt.

Les interrogations et remarques, identifiées dans le cadre de l'analyse des observations du public, ont été regroupées par thèmes dans le cadre du présent mémoire en réponse :

1. Contexte du projet, transparence, emploi et complétude de la procédure d'autorisation environnementale
2. Justification du choix de l'emplacement du projet, consommation de terres agricoles et remise en état du site
3. L'étude préalable agricole et la compensation agricole
4. Prise en compte du SRADDET Grand-Est
5. Contexte sonore
6. Pollution lumineuse
7. Paysage
8. Trafic routier
9. Risque incendie
10. Préservation de la qualité de la nappe phréatique
11. Qualité de l'air et climat
12. Energies
13. Application de la démarche Eviter Réduire Compenser
14. Préservation du patrimoine archéologique

# 1. Contexte du projet, transparence, emploi et complétude de la procédure d’autorisation environnementale

Ainsi que l’a relevé le commissaire-enquêteur au sein du procès-verbal de synthèse de l’enquête publique, de nombreuses observations sont relatives à l’identité de l’exploitant de l’entrepôt ou de son utilisateur final. Plus particulièrement, de nombreux participants pensent avoir identifié la société AMAZON comme bénéficiaire du projet.

**Sur l’identité précise du futur locataire**, il convient d’emblée de préciser que le locataire final n’est pas encore connu à ce stade et qu’en conséquence, la société EUROVIA 16 PROJECT n’est pas en capacité de communiquer plus avant sur ce point.

Par conséquent, les remarques relatives au modèle fiscal et social de la société AMAZON sont sans objet, d’autant plus que ces thématiques sont sans lien avec les intérêts protégés par la police de l’urbanisme (volet permis de construire) et la police des installations classées (volet autorisation environnementale). Or, lesdits intérêts sont au cœur de l’évaluation environnementale – et donc de la présente enquête publique.

La société EUROVIA 16 PROJECT peut néanmoins d’ores-et-déjà assurer que l’exploitation de l’entrepôt se fera dans le respect de la législation applicable en matière fiscale et en matière de droit du travail.

**Sur le fond du sujet**, en réponse à ces observations, la société EUROVIA 16 PROJECT entend réitérer le cadre dans lequel la demande d’autorisation environnementale et la demande de permis de construire ont été déposées – ce cadre juridique étant déjà détaillé au sein du dossier de demande d’autorisation environnementale.

Ainsi que l’ont relevé certaines personnes, la société EUROVIA 16 PROJECT est une filiale de la société LOGISTICS CAPITAL PARTNERS. L’objet poursuivi par la société pétitionnaire réside dans la construction et l’exploitation de l’entrepôt d’Ensisheim.

Il ne s'agit donc nullement d'une société prête-nom, mais tout simplement d'une société **dédiée** à la réalisation d'une opération de construction et à l'exploitation de ce bâtiment – une fois celui-ci construit.

Dans cette perspective, il revenait donc à la société EUROVIA 16 PROJECT – et à elle seule – de demander les autorisations nécessaires à la réalisation de ce projet.

Vis-à-vis des pouvoirs publics et de la population, la société EUROVIA 16 PROJECT **sera donc seule responsable du projet**, à la fois en tant que maître d'ouvrage (volet permis de construire) et en tant qu'exploitant d'une installation classée (volet autorisation environnementale).

Aucune autre société ne viendra donc s'intercaler dans ce schéma.

Ceci étant posé, il a été clairement exposé au sein du dossier de demande d'autorisation environnementale que le bâtiment sera ultérieurement mis à disposition – à travers un bail de droit privé – d'une entreprise du secteur du e-commerce.

En tant qu'exploitant – sous l'angle de la police des installations classées – la société EUROVIA 16 PROJECT sera et demeurera **l'unique interlocuteur de l'administration**, l'inspection des installations classées ne  connaissant – par nature – que le titulaire de l'autorisation d'exploiter. La société EUROVIA 16 PROJECT sera donc à ce titre administrativement et pénalement responsable du fonctionnement de l'installation et des agissements de son locataire. Cette location de l'entrepôt **n'affecte donc en rien la qualité de la société EUROVIA 16 PROJECT en tant qu'exploitant de l'entrepôt**.

Ce point a été précisément décrit au sein du dossier de demande d'autorisation environnementale, celui-ci indiquant que la demande s'effectuait suivant la doctrine administrative dite de «  l'entrepôt en blanc ».

Cette doctrine, dont la pratique est ancienne et très fréquente dans le domaine de la logistique, permet à un pétitionnaire de solliciter une autorisation d'exploiter portant sur une « enveloppe » dans le périmètre de laquelle le futur locataire viendra s'insérer.. L'intérêt de ce mode de fonctionnement est de permettre le lancement d'un projet alors que son locataire final n'est pas encore connu, et ce afin de réduire les délais entre la signature du bail et la mise à disposition de l'entrepôt.

Cette circonstance est toutefois sans incidence sur l'évaluation des impacts environnementaux réalisée au sein de l'étude d'impact. D'une part, les caractéristiques de la construction étant connues – et par nature « figées » –, celles-ci ne changeront donc pas en fonction du locataire final. Les incidences du projet sur l'aspect construction sont donc invariables et ont, dès lors, **été précisément évaluées**. D'autre part, quant aux incidences sur l'environnement du fonctionnement de l'entrepôt, celles-ci sont également déjà connues. En effet, la conception même de l'entrepôt implique que le secteur d'activité du locataire – à savoir le *e*-commerce – est prédéterminé. Dès lors, contrairement à ce qui est suggéré dans certaines observations, les impacts environnementaux du fonctionnement de l'entrepôt ne changeront pas davantage en fonction de l'identité du locataire.

Enfin, s'agissant des matériaux stockés, les capacités/enveloppes maximales de stockage sollicitées pour chacune des rubriques de la nomenclature ICPE ne pourront, en toute hypothèse, être dépassées par le locataire ni sur le plan juridique, ni sur le plan technique. Les calculs de risque incendie ont donc été réalisés suivant ces enveloppes maximales, de sorte que, quel que soit le locataire, le risque ne puisse être augmenté au regard de celui analysé dans l'étude de dangers.

Les effets du projet sont donc parfaitement connus – et sincèrement retranscrits au sein de l'évaluation environnementale. L'identité finale du locataire n'aura aucune incidence sur les effets qui y ont été décrits.

Il résulte de ces éléments que les effets du projet ont été décrits de façon complète, sincère et transparente au sein de l'évaluation environnementale.

# 2. Justification du choix de l'emplacement du projet, consommation de terres agricoles et remise en état du site

Le projet EUROVIA 16 Project s'implante au sein du Parc d'Activité de la Plaine d'Alsace (PAPA) d'Ensisheim-Réguisheim. La création et l'aménagement du PAPA existe de longue date et a fait l'objet de plusieurs participations du public. L'évolution des documents d'urbanisme encadrant le PAPA a elle-même fait l'objet de procédures administratives impliquant la participation du public.

Par ailleurs, le projet de la société EUROVIA 16 Project est conçu de manière à réduire au maximum la surface nécessaire à sa réalisation.

Ces éléments sont détaillés ci-dessous.

**1. Sur la consommation de terres agricoles**

Un certain nombre de commentaires critiquent l'implantation du projet en estimant que la vocation de son terrain d'assiette est une vocation d'exploitation agricole.

Sur cet aspect également, les éléments contenus au sein du dossier de demande seront à toutes fins utiles rappelés afin de montrer que la destination de ce terrain voué à accueillir des projets économiques, avait été décidée très en amont et que, dès lors, le projet de la société EUROVIA 16 PROJECT vient simplement amplier et concrétiser cette affectation.

Le site d'ENSISHEIM a été évoqué dès 1993, dans le cadre des Etats Généraux de l'Aménagement de l'Espace et des Paysages haut-rhinois, ayant servi de base au Projet d'Aménagement Départemental, comme zone d'activités d'intérêt départemental.

En effet, le terrain d'assiette du projet est situé au sein de la Zone d'Activités d'Intérêt Départemental (ZAID) mise en place par le Conseil Général du Haut-Rhin par une délibération du 23 mai 2008 **dans le cadre du Plan de revitalisation économique du Haut-Rhin**. Une politique volontariste de dynamisation du territoire avait effectivement conduit le Conseil départemental à identifier au sein du département un certain nombre de zones dont la vocation serait d'accueillir des projets créateurs d'emplois.

La ZAID d'Ensisheim-Réguisheim a ainsi fait partie des zones sélectionnées et la mise en œuvre de ce projet de zone économique a ensuite été confiée par le Conseil Général à la Communauté de communes Centre-Haut-Rhin (CCCHR) par une convention de partenariat signée le 23 mai 2008 lui attribuant la maîtrise d'ouvrage du Parc d'activités de la Plaine d'Alsace (PAPA).

Ainsi, la vocation économique des terrains a-t-elle été consacrée à travers la création du PAPA par la CCCHR. L'aménagement du PAPA a été réalisé en plusieurs tranches, la première tranche ayant été finalisée en 2017.

Le projet de la société EUROVIA 16 PROJECT s'inscrit au sein de la deuxième tranche du PAPA, pour laquelle un permis d'aménager a été délivré le 10 février 2020.

Il ressort de ces éléments qu'en tant qu'aménageurs publics du territoire, le Conseil départemental et la Communauté de communes Centre-Haut-Rhin avaient choisi de conférer une destination économique à ces terrains et que, dès lors, **leur destination agricole originelle était devenue caduque.** Il en résulte qu'en l'absence même de réalisation du projet, ces espaces agricoles sont donc par nature déjà théoriquement « consommés ».

Par ailleurs, les autorités publiques en charge de l'urbanisme sont venues confirmer l'aménagement du PAPA et le rôle de cet aménagement dans l'attractivité du territoire.

Ainsi, le SCOT Rhin-Vignoble-Grand Ballon approuvé en 2016 est-il venu identifier le PAPA en tant que zone d'activités économiques de type 1. Les zones de type 1 sont ainsi définies : « *sites stratégiques d'intérêt départemental et régional* ». Le SCOT ajoute que, dans les zones de type 1, **les activités logistiques sont à privilégier** (DOO, page 50).

Enfin, le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) est venu transposer la zone d'activités économiques du PAPA d'un point de vue réglementaire. Le projet de PLUi de la CCCHR a été arrêté le 28 mai 2019, puis a été approuvé par délibération en date du 23 décembre 2019.

Enfin, il est important de noter que l'acquisition des terrains par la collectivité pour l'aménagement du Parc d'Activité de la Plaine d'Alsace a été réalisée en accord avec les propriétaires des terrains, sans nécessité de recourir à une procédure d'expropriation via une déclaration d'utilité publique.

Le terrain d'assiette du projet est intégré au sein de la zone 1AUe1 du PLUi. Au sein de cette zone, la sous-destination « Exploitation agricole » est expressément **interdite** alors que la sous-destination « Entrepôt » est, quant à elle, expressément **autorisée**.

Il résulte de ces éléments que le projet EUROVIA 16 PROJECT n'est donc pas à l'origine de l'utilisation de ces espaces agricoles, celui-ci venant s'implanter dans une zone dont l'artificialisation avait été déjà décidée de longue date et spécialement dédiée à ce type de projets.

**2. Sur le choix du site**

La société EUROVIA 16 Project a étudié l'ensemble des possibilités d'implantation dans le secteur géographique concerné.

Le chapitre 7.1. de l'étude d'impact précise que le secteur des « 3 frontières » (Suisse, Allemagne, France) était privilégié par la société EUROVIA 16 PROJECT au regard du périmètre de livraison pressenti. La Suisse et l'Allemagne ont été écartées compte tenu respectivement du coût de la main d'œuvre trop élevée et de sa disponibilité.

La vocation de la zone du PAPA **justifie, à elle seule**, le choix d'implanter l'entrepôt sur ce terrain en particulier.

Néanmoins, en réponse à certaines observations sur le sujet, il sera rappelé qu'à l'échelle du département, aucun autre terrain d'assiette n'était envisageable.

Le département du Haut-Rhin constitue effectivement un bassin d'emploi propice au développement de ce type de projet alors que, dans les zones frontalières, le locataire pourrait être dans la difficulté pour trouver suffisamment de personnes en recherche d'emploi dans ce domaine d'activité.

La recherche de foncier disponible dans le département pour accueillir le projet a conduit au constat de la très grande rareté d'un foncier bien adapté à des projets de nature économique dans le département du Haut-Rhin.

Après ce premier travail de prospection, plusieurs autres hypothèses ont été envisagées par la société EUROVIA 16 PROJECT :

- L'aérodrome de Mulhouse-Habsheim

Ce site, plus grand aérodrome d'aviation de loisirs d'Alsace, ne peut accueillir que des projets industriels en lien avec l'aéronautique.

Par ailleurs, au niveau biodiversité, l'aérodrome est intégralement couvert par une ZNIEFF de type 1 (espèces protégées) et n'a pas d'accès direct à une voie rapide (passage obligé par la rue de l'aérodrome qui passe à côté de maisons d'habitation pour rejoindre la R201 puis l'A35).

Enfin, les servitudes liées à l'activité aéronautique rendraient très problématique  la construction d'immeubles de hauteur.

- Le site PSA Mulhouse

L'ADIRA (agence de développement d'Alsace) travaille depuis plusieurs années avec PSA et l'agglomération de Mulhouse à un projet de reconversion d'une partie du site PSA dans le cadre du compactage de ses activités.

Selon les variantes, l'espace disponible représenterait des superficies entre 2 et 10ha. Cet espace est essentiellement surbâti de grands bâtiments de plain-pied qui sont partiellement occupés à ce jour. Par ailleurs, ce site n'est pas viabilisé, PSA demandant à ce que ses différents réseaux soient partagés avec des tiers en cas de cession.

- Parc d'Activités Marie-Louise à Staffelfelden (ancien carreau minier Marie Louise)

Aménagé et géré par la SEM CITIVIA, la surface commercialisable est de moins de 15ha ne pouvant être construite ou artificialisée d'un seul tenant en raison d'importantes servitudes (contrôle d'affaissement et piézomètres).

Au surplus, ce site est intégralement couvert par une ZNIEFF de type 1 en raison de la proximité immédiate d'une population patrimoniale de Crapauds verts. Il y existe donc de forts enjeux de biodiversité.

De plus, les prescriptions architecturales de la ZAC limitent la hauteur du bâti à 15 mètres.

Enfin, ce parc d'activités est éloigné des grands réseaux routiers puisque qu'il débouche sur la RD430 (tout près de la voie d'accès à l'Ecomusée d'Alsace) pour donner accès à la route du Florival, puis à l'A36.

- Base aérienne BA132 de Meyenheim

Cette base aérienne a fait l'objet de nombreuses réunions au moment de la dissolution de la BA132. Cependant, le ministère des Armées a finalement décidé d'en conserver la propriété, puis d'y installer le Régiment de marche du Tchad.

La base, initialement considérée comme désaffectée, est désormais régulièrement utilisée par des A400M (avions « tout terrain ») pour différents exercices et, récemment, pour la prise en charge sanitaire de malades du COVID depuis Colmar.

Enfin, il n'existe ni foncier, ni terrains artificialisés, de taille conséquente dans l'agglomération de Colmar.

### 3. Sur la remise en état du site

L'ensemble de ces éléments a également conduit la société EUROVIA 16 PROJECT à prévoir une remise en état du site pour **un usage futur industriel** et non pas pour un usage agricole.

***D'une part***, en application du code de l'environnement, le pétitionnaire doit se concerter avec le propriétaire du terrain et l'autorité en charge de l'urbanisme pour décider des modalités de la remise en état. Or, la CCCHR a expressément donné son accord pour une remise en état du site pour un usage futur industriel dans la mesure où, à la date du dépôt de la demande, celle-ci avait la double qualité de propriétaire et autorité chargée de l'urbanisme.

***D'autre part***, cet usage futur est parfaitement logique au regard de la vocation économique de la zone d'activités rappelée ci-dessus. En l'état des textes, l'exploitation agricole n'est pas autorisée sur le terrain d'assiette du projet qui, en toute hypothèse, est inséré au cœur d'une zone à vocation économique. Il n'était donc pas  envisageable de prévoir une remise en état pour un usage agricole.

### 4. Sur l'absence d'impacts du projet sur la biodiversité

Au-delà de cette affectation, il convient de souligner, en réponse à certaines observations, que le terrain en question ne présente pas d'enjeux relatifs à la biodiversité.

D'un point de vue réglementaire, aucun document de planification n'identifie d'enjeux liés à la biodiversité sur ces terrains.

Ainsi, le schéma régional de cohérence écologique, le SCOT et le PLUi ont, chacun à leur échelle, inscrit les espaces présentant un enjeu écologique au moyen de la Trame verte et bleue.

Or, les terrains du PAPA ne sont, dans aucun de ces documents, concernés par le passage de la Trame verte et bleue.

L'étude d'impact écologique réalisée dans le cadre du dossier de demande **confirme l'absence d'enjeux écologiques** liés au terrain d'implantation du projet.

Aucune espèce protégée n'a été identifiée sur le site et, en ce qui concerne les autres espèces floristiques et faunistiques, l'impact du projet est systématiquement évalué d'un niveau « très faible », voire « nul ».

## 5. Réduction de la consommation d'espace dans le cadre du projet

Comme cela est déjà indiqué au chapitre 7.2 de l'étude d'impact, la délimitation de l'emprise foncière de l'établissement a été réalisée sur la base :

- des besoins en matière de surface de stationnement, circulation, constructions,
- de l'emprise des ouvrages de gestion des eaux pluviales (bassins et noues d'infiltration) et de confinement des eaux d'extinction en cas d'incendie,
- des prescriptions des services de secours (SDIS 68), notamment la mise en place de voies d'accès aux services de secours, aménagées et implantées de manière à permettre une intervention dans les meilleures conditions possibles : voie périphérique, emplacement des prises d'eau, aires de mise en station des moyens aériens …
- des prescriptions règlementaires figurant dans l'arrêté du 11 avril 2017,
- des résultats des simulations incendie réalisées, de manière à contenir tous les flux thermiques au seuil des effets létaux à l'intérieur des limites du site.

La prise en compte de l'ensemble de ces contraintes abouti à la nécessité de disposer d'un terrain de 15,7 ha pour la réalisation du projet.

Le projet, dans sa conception, vise à limiter au maximum la consommation de surface liée au bâtiment. La solution du stockage retenue par la société EUROVIA 16 PROJECT est un système innovant, permettant de réduire le nombre et la largeur des allées de circulation et densifiant très fortement le stockage.

L'exploitation d'un bâtiment sur 4 niveaux tel que pressenti pour le projet (1 niveau de réception/préparation de commande et 3 niveaux de stockage) induit directement une réduction de la surface de bâtiment nécessaire et la consommation foncière qui en découle.

La société EUROVIA 16 PROJECT est donc restée attentive, dans la conception de son projet, à limiter ses impacts et à réduire l'artificialisation des sols.

**Par ailleurs**, contrairement aux observations d'associations, le projet est soucieux de réduire son incidence sur la consommation d'espace et l'objectif « zéro artificialisation » figurant au *Plan biodiversité* du 4 juillet 2018 et dans l'instruction du Gouvernement du 29 juillet 2019 a bien été pris en compte par la société EUROVIA 16 Project.

Tout d'abord, il convient de souligner que l'objectif « zéro artificialisation » dont il est fait mention constitue en réalité un objectif « zéro artificialisation **nette** », c'est-à-dire que sur une échelle donnée, le rétablissement ou la création d'espaces en pleine terre doivent pouvoir compenser les espaces nouvellement artificialisés.

Cet objectif est, par ailleurs, très récent puisqu'il a été matérialisé pour la première fois au sein du *Plan biodiversité* du 4 juillet 2018 et de l'instruction du Gouvernement du 29 juillet 2019, c'est-à-dire à une période où l'aménagement du PAPA avait été acté depuis longtemps, et ce à tous les niveaux décisionnaires des pouvoirs publics (collectivités territoriales et État).

Enfin, l'objectif « zéro artificialisation nette » ne revêt aucun caractère réglementaire et n'est naturellement pas opposable aux porteurs de projets.

Il s'agit uniquement d'un objectif ayant vocation à guider l'action publique dans l'aménagement du territoire. Au sein du *Plan biodiversité* du 4 juillet 2018, cet objectif a vocation à guider l'action du Gouvernement qui annonce huit actions permettant de tendre vers cet objectif (Actions 6 à 13). Aucune de ces actions ne porte d'ailleurs sur une limitation de l'occupation des sols pour les projets à vocation économique.

Enfin, rappelons que la conception de l'entrepôt sur quatre niveaux permet d'optimiser l'espace utilisé à la différence des entrepôts de plain-pied « classiques » et que le porteur du Projet a choisi de consacrer plus de 4 hectares de son terrain à des aménagements paysagers et à des espaces verts en pleine-terre.

**En synthèse, la société EUROVIA 16 Project est consciente de la nécessité de réduire les consommations de surfaces et soucieuse de participer aux objectifs gouvernementaux en la**

**matière. Après une recherche des différentes solutions envisageables et au regard de la grande rareté du foncier disponible, elle a choisi d'implanter son projet au sein du Parc d'Activité de la Plaine d'Alsace (PAPA) d'Ensisheim-Réguisheim, dont la destination de développement économique est prévue de longue date et inscrite dans les documents de planification (SCOT, PLU puis PLUi). Le projet est dimensionné au plus juste de ses besoins concernant la surface nécessaire à sa réalisation, considérant la garantie de la sécurité, le fonctionnement du process et des flux associés, la gestion des eaux et l'aménagement paysager, dans le respect des dispositions applicables en matière d'urbanisme.**

# 3. L'étude préalable agricole et la compensation agricole

L'attention du commissaire-enquêteur a été attirée sur le contenu de l'étude préalable agricole et sur l'avis rendu par la commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF) du Haut-Rhin.

Ainsi qu'il a été expliqué ci-avant, l'affectation du terrain d'implantation à des activités économiques avait été décidée bien en amont de l'implantation du projet par les aménageurs publics dans le cadre d'une politique de revitalisation économique du Haut-Rhin.

En effet, la CDPENAF a émis un premier avis favorable le 5 juillet 2012 sur le PLU, puis un avis favorable sur la modification n°2 du Plu le 18 mars 2016 et enfin un avis favorable sur le PLUi le 23 août 2019. Ainsi, à l'occasion de ces trois avis, les acteurs du monde agricole ont-ils donné et répété leur accord quant au changement de destination de ces terrains afin de les mettre au service de projets à vocation économique.

Le projet n'a donc – en lui-même – que des incidences mineures sur les espaces agricoles dans la mesure où ces espaces n'ont déjà plus de vocation agricole.

Par ailleurs, la société EUROVIA 16 PROJECT est actuellement en discussion avec la FDSEA et la CHAMBRE D'AGRICULTURE afin de mettre en place une mesure de compensation sous forme d'investissements collectifs.

# 4. Prise en compte du SRADDET Grand-Est

Plusieurs observations évoquent l'adoption récente du SRADDET de la région Grand-Est.

D'un point de vue chronologique, le SRADDET a été adopté par le conseil régional le 22 novembre 2019. Il a ensuite été approuvé par le Préfet de région par une décision en date du 24 janvier 2020. Ce n'est donc qu'à partir de cette date que le SRADDET est entré en vigueur.

Or, les demandes de permis de construire et d'autorisation environnementale ont été déposées le 30 septembre 2019, soit bien antérieurement à l'entrée en vigueur du SRADDET.

Le SRADDET, qui a pour seule vocation de fixer les objectifs devant être poursuivis par les documents de planification, n'est pas opposable directement au projet de la société EUROVIA 16 PROJECT.

En toute hypothèse, la société EUROVIA 16 PROJECT a démontré à toutes fins utiles – au sein de son mémoire en réponse à l'avis de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) – la parfaite conformité de son projet avec les objectifs du SRADDET.

# 5. Contexte sonore

L'évaluation des effets du projet sur le contexte sonore a été réalisée de manière exhaustive et a conclu à l'absence de nuisance pour les riverains :

- De façon globale, via une étude acoustique portée par la collectivité dans le cadre de l'étude d'impact mise à jour en 2019 pour l'aménagement de la tranche 2 du PAPA concernant les sources de bruit liées au trafic routier,
- De façon spécifique au projet, via une étude acoustique portée par EUROVIA 16 PROJECT dans le cadre de l'étude d'impact du projet concernant les sources de bruit du site lui-même

- **Etude acoustique réalisée dans le cadre de l'aménagement de la tranche 2 du PAPA**

L'étude acoustique liée aux voies de circulation et au trafic généré par le PAPA a été réalisée à la demande de la collectivité (CCCHR) par la société ACOUPHEN. Le rapport acoustique est daté du 18 octobre 2019, il a été joint au mémoire en réponse à l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (observation MRAE n°12).

Extrait des conclusions de l'étude réalisée par ACOUPHEN :

La diminution des circulations sur la RD2 (coupure de cet axe dans son accès à l'A35 et utilisation uniquement pour la desserte via le sud de la future zone d'activités) impacte directement le bâtiment repéré par le récepteur R73. Il s'agit d'un hangar pour lequel la contribution sonore routière devrait baisser de plus de 10 dB(A) sur la période jour.

Le projet se traduira, le long des voiries existantes, par :

- Une stabilité de la contribution sonore de la RD201 sur les habitations riveraines de cette infrastructure entre le carrefour actuel avec la RD2 et la ZA (récepteurs R13 à R40 de la figure 5). Cela est dû à la stabilité du trafic sur cette portion de route (9118 véh./jour en situation actuelle ; 9198 véh./jour en situation projetée).
- Une légère augmentation du niveau sonore +0,5 à +1,5 dB(A) le long de la RD201 au sud du carrefour RD201 / RD2, en direction du sud (récepteurs R48 à R72 sur les figures 5 et 6). Cela est dû à la légère augmentation du trafic prévisible sur cette portion de route (3986 véh./jour en situation actuelle ; 5325 véh./jour en situation projetée).
- Une augmentation, de 1 dB(A) pour les habitations situées à proximité du carrefour RD201 / RD2 en direction du centre-ville d'Ensisheim (récepteurs R1 à R12). Cela est dû à augmentation du trafic passant d'un TMJA d'environ 12500 véh./jour à environ16500 véh./jour.

A noter que toutes ces fluctuations de niveaux sonores sont faibles (au plus 1,5 dB(A)) et ne constituent **pas de <u>modification significative</u> (augmentation de plus de 2 dB(A) au sens de la réglementation en vigueur) de l'ambiance sonore attendue à long terme.**

- **Etude acoustique réalisée dans le cadre du projet de la société EUROVIA 16 Project**

Dans le cadre du projet de la société EUROVIA 16 Project, une étude acoustique a été réalisée conformément aux exigences fixées par l'Arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE).

Cette étude consiste en :

- la réalisation d'un diagnostic acoustique du site par des mesures de bruit,
- le calcul de l'impact acoustique de la plateforme logistique et la vérification le respect des seuils réglementaires.

L'étude montre que l'impact du projet d'implantation de ce bâtiment respecte les émergences fixées par la réglementation en vigueur dans les Zones à Émergences Réglementée et en limite de propriété.

**En synthèse, les études acoustiques réalisées à l'échelle du Parc d'Activité de la Plaine d'Alsace et du projet MATE ont permis d'évaluer les effets des projets sur les niveaux sonores au droit des habitations et de conclure à l'absence de nuisances prévisibles. Ces études considèrent bien les sources sonores présentes sur site, ainsi que le bruit généré par les voiries alentour.**

# 6. Pollution lumineuse

Comme cela est précisé au chapitre 4.4.7. de l'étude d'impact, à l'exception de l'éclairage qui sera mis en place sur les voiries ainsi que sur façades du bâtiment, les émissions lumineuses seront faibles.

L'évaluation des effets des émissions lumineuses du projet de la société EUROVIA 16 Project sur la faune (trame noire) figure clairement au chapitre C-4.3.1. Effets sur la biodiversité.

Etant donné les horaires d'activités de l'établissement, le site nécessitera un éclairage durant la nuit. Les éclairages du site seront choisis de façon à présenter un bon ratio éclairage/économies d'énergies. Ils seront également choisis afin de n'éclairer que les voiries, ou le cas échéant les façades des bâtiments, et d'éviter la déperdition lumineuse dans le ciel ou aux abords du site.

L'ensemble des mesures prévues par la société EUROVIA 16 PROJECT sont en accord avec la mesure d'évitement R14 « Réduire les pollutions lumineuses » définie dans l'étude d'impact du PAPA (mise à jour en 2019 dans le cadre de l'aménagement de la tranche 2).

En complément de la mesure R14 prévue dans le cadre de l'étude d'impact du PAPA, le projet de la société EUROVIA 16 Project prévoit les mesures de réduction de l'impact R4 et R8 concernant la réduction des impacts liés aux émissions lumineuses.

Il est important de noter que les investigations écologiques menées dans le cadre du projet d'aménagement du PAPA et les investigations complémentaires réalisées sur les terrains du projet et leurs abords n'ont identifié aucun enjeu nocturne fort (batraciens ou chiroptères par exemple). Dès lors, les mesures de réduction proposées au sein de l'étude d'impact sont adaptées aux enjeux.

Contrairement à l'une des observations recensée dans le cadre de l'enquête publique du projet de la société EUROVIA 16 Project, les bassins végétalisés de gestion des eaux pluviales du site ne seront pas éclairés la nuit.

**En synthèse, le projet prévoit des mesures spécifiques à la réduction du risque de pollution lumineuse et de toute nuisance induite. Ces mesures complètent celles déjà prévues par la collectivité dans le cadre de l'aménagement du Parc d'Activités. L'exploitant précise qu'aucun éclairage nocturne n'est prévu au niveau des espaces verts et des bassins.**

# 7. Paysage

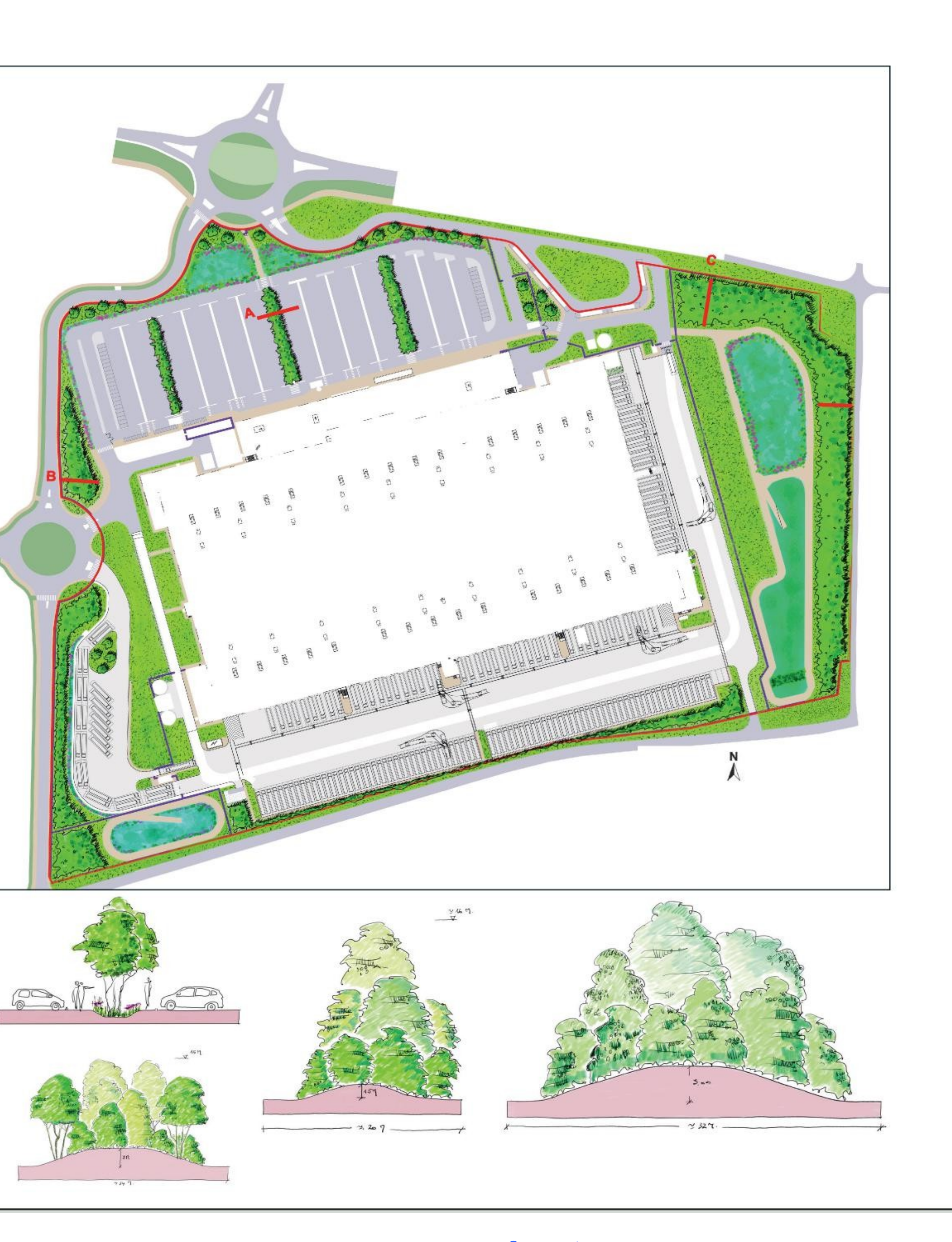
La société EUROVIA 16 Project accorde un soin particulier à l'insertion paysagère de son projet dans l'environnement. Le chapitre 4.1.2 de l'étude d'impact et le mémoire en réponse à l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (observation MRAE n°13) développent de manière détaillée le concept architectural retenu, ainsi que l'impact paysager du projet, tant sur le paysage diurne que nocturne. Quelques éléments sont rappelés ci-dessous, ainsi que le plan précisant le concept paysager.

La conception architecturale et paysagère du projet MATE respecte les prescriptions définies dans les documents d'urbanisme dont les projets sont arrêtés (modification n°3 du PLU d'Ensisheim et PLUi de la CCCHR).

D'autre part, la mesure de réduction R10 « réduire l'impact sur le paysage local » de l'étude d'impact du PAPA (mise à jour en 2019 dans le cadre de l'aménagement de la tranche 2) a été prise en compte, notamment :

- insertion des façades et gestion de la hauteur des bâtiments afin de ne pas créer de point d'appel dans un paysage de plaine,
- utilisation de couleurs sombre afin de ne pas 'perturber' la perception colorimétrique de l'ensemble et garantir une discrétion des bâtiments, même les plus imposants,
- utilisation des remblais/déblais sur site pour la création de modelés paysagers permettant de masquer les zones de stockage, les parkings et réduire virtuellement la hauteur des constructions,
- en compléments une répartition typologique des bâtiments sera imposée afin de garantir un traitement des espaces de transition et de frange.

Au-delà de ces principes constructifs, la zone bénéficiera d'un accompagnement végétal diversifié, indigène en cohérence avec les lignes de forces paysagères, les entités végétales existantes et la nouvelle liaison routière.




*Concept paysager*

**En synthèse, la société EUROVIA 16 Project est attachée à réaliser un projet de qualité, avec un traitement des façades favorisant son insertion dans le paysage et conforme aux prescriptions du règlement d'urbanisme. Le projet met par ailleurs l'accent sur les espaces verts périphériques, avec un aménagement favorisant le développement d'habitats propices à la biodiversité.**

# 8. Trafic routier

Les éléments ci-dessous détaillent les réponses aux observations du public concernant les effets du projet sur les trafics routiers et aériens.

- **Effet du projet sur le trafic routier**

L'étude trafic a été réalisée par la collectivité dans le cadre du développement du Parc d'Activité de la Plaine d'Alsace dans sa globalité, dans lequel vient s'intégrer le projet EUROVIA 16 Project en parcelle "H" à horizon moyen terme et long terme.

Les données trafic prévisionnelles du projet MATE s'encadrent dans les hypothèses initiales des études du PAPA, elles ont été communiquées à la collectivité et prises en compte dans l'étude trafic: les résultats de l'étude à moyen terme de 2017 du PAPA sont sensiblement équivalents aux résultats de l'étude à long terme de 2019 incluant les données du projet MATE.

Les chiffres rapportés dans les observations du public sont le plus souvent des allégations sans rapport avec les valeurs présentes dans le dossier. Le flux prévisionnel de poids lourd est bien moindre que les chiffres souvent avancés. Les plus de 600 places du parking VL correspondent à la juste analyse des besoins du site dont rappelons-le, les rotations des équipes process sont prévues en dehors des heures de pointe. En complément l'aire de bus localisée au nord-est du projet permettra d'assurer une partie de la rotation de ces effectifs. Le développement futur des transports en commun permettra ainsi une réduction du flux VL actuellement prévu dans le dossier.

Notons qu'à la mise en exploitation du projet MATE à l'échéance moyen terme, l'étude trafic conclu ainsi : *"bien que le trafic se densifie,* ***la création du barreau de liaison et la conservation de la RD2 en sens unique depuis Ensisheim vers le Parc d'Activités permettent des résultats capacitaires globalement très satisfaisants au droit des 4 giratoires*** *(Plaine d'Alsace, Central, THK et Sud) aux heures de pointe.* ***Aucune mesure d'aménagement sur les branches des giratoires n'est à prévoir à l'horizon moyen terme****"*.

Concernant la liaison avec la A35 avec la création déjà programmée des "échangeurs lunettes", l'étude conclue que "*la configuration projetée du giratoire (côté Ensisheim) [...] devrait être suffisante pour écouler tous les trafics en provenance d'Ensisheim à moyen terme". "****L'aménagement d'un échangeur lunette avec des branches configurées à une voie suffit pour écouler les trafics à moyen terme****".*

Enfin, "*A l'horizon moyen terme, le trafic généré par les parcelles logistiques et industrielles fonctionnant en 2x8 (ou 3x8) devrait densifier la circulation sur l'échangeur lors du 1/4h de changement d'équipe. Néanmoins,* ***ce trafic survient sur des périodes de faibles affluences du réseau et n'est donc pas susceptible de dégrader les réserves de capacité minimales calculées sur les heures de pointe du réseau****. Bien que des ralentissements soient prévisibles sur les bretelles, ces légères perturbations se résorberont grâce à l'aménagement de l'échangeur lunette".*

Enfin, l'étude trafic à l'horizon long terme intégrant la réalisation de 500 à 600 logements à l'ouest d'Ensisheim n'est pas du ressort du projet MATE mais a été réalisée par la collectivité. **Cette étude à l'horizon long terme conclu au bon fonctionnement des voies de circulations à l'horizon long terme compte tenu des aménagements prévus par le Conseil Départemental du Haut Rhin (échangeur à lunette).**

**Evaluation de l'impact sur le trafic des voies de circulation situées à l'Ouest:**

Dans l'étude de trafic globale du PAPA, la répartition du trafic poids lourds est de 1/3 vers Ensisheim à l'Ouest, et 2/3 vers la A35 à l'Est. Cette répartition s'est faite sur la base des relevés de comptages automatiques de 2017 placés respectivement sur la RD201 et la RD2.

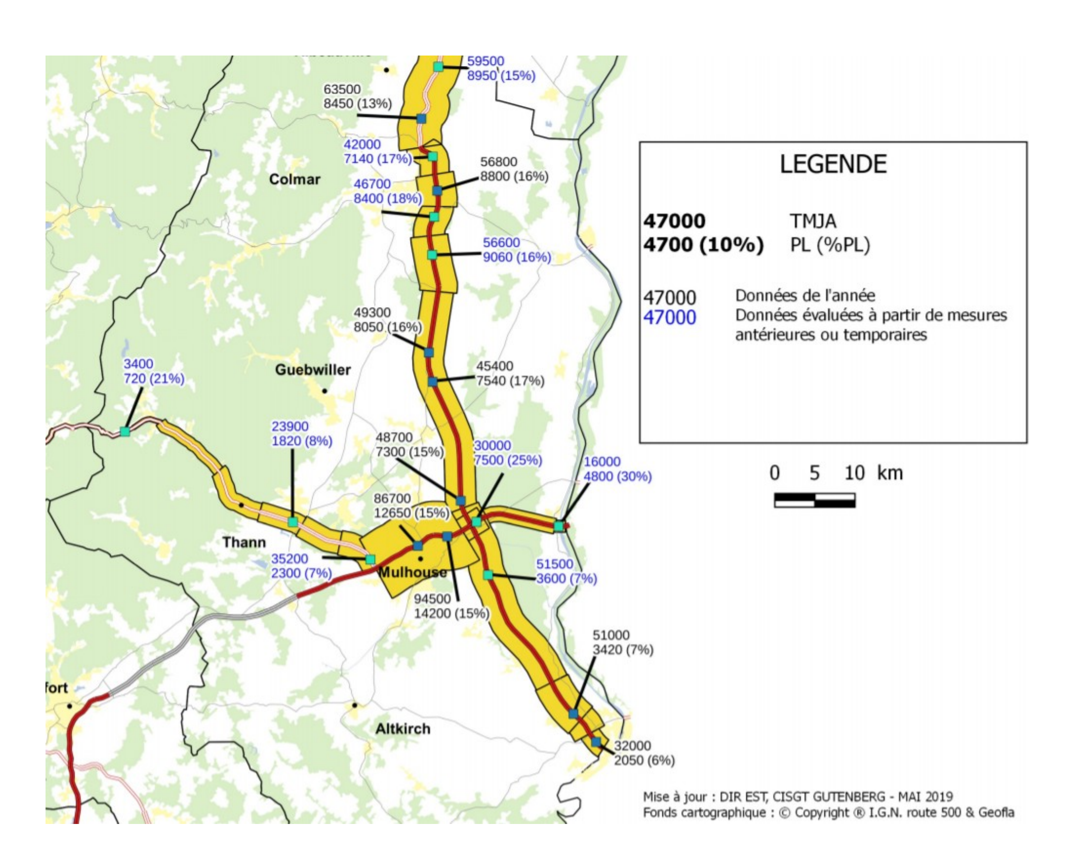
La situation étudiée « 1/3 des PL se dirigent vers Ensisheim à et 2/3 vers A35 » est la situation la plus défavorable pour l'étude de fonctionnement des carrefours, notamment à l'Ouest.

Le bureau d'étude en charge de la réalisation de l'étude de trafic a été sollicité concernant la prise en compte d'une autre hypothèse de distribution de trafic pour le projet MATE, avec la quasi-totalité des camions empruntant la direction Est, vers l'A35. La réponse du bureau d'étude est que cette hypothèse concernant une part plus importante vers l'Est d'une seule catégorie de véhicule (PL) pour une seule parcelle du PAPA ne nécessite pas une reprise complète des études, occasionnant des impacts très mineurs sur les résultats de fonctionnement circulatoires des carrefours d'études puisque seulement une poignée (estimée de 10 à 15 PL / heure de pointe) serait concernée par un changement direction.

**Saturation de l'A35 :**

L'étude de trafic réalisée ne porte pas sur l'autoroute A35.

Cependant les données diffusées par la DIR-Est font apparaitre, au regard de la cartographie des comptages routiers 2018, que les niveaux de trafics les moins importants sur la A35 se situent aux alentours d'Ensisheim.




Extrait « *trafic moyen journalier annuel DIR Est 2018* »

Avec ces données, nous constatons que la portion de la A35 à proximité d'Ensisheim a un trafic moyen journalier annuel situé entre 45400 et 48700 véhicules.

En considérant le cas défavorable du trafic moyen journalier annuel de 48700 véhicules (dont 7300PL) et en considérant une part de trafic circulant aux heures de pointe à hauteur de 10% de cette valeur, nous aboutissons à une valeur de 1400 UVP / h / voie.

Sur ce tronçon, le débit est donc bien en deçà du débit de saturation d'une seule voie sur l'autoroute habituellement considéré à 2000 UVP / h / voie.

**Ces informations permettent de confirmer qu'au niveau d'Ensisheim, la A35 est globalement fluide et en capacité à absorber le trafic lié au développement du PAPA, dont fait partie le projet de la société EUROVIA 16 Project.**

**Liaisons par voies douces :**

La collectivité prévoit dans le cadre de la modification des voiries, la réalisation de voies douces cyclables desservant les différentes parcelles du PAPA.

Le projet MATE y sera parfaitement connecté avec deux points de liaison voie douce : l'une au nord du site prolongée jusqu'à l'entrée principale du bâtiment et une deuxième à l'ouest qui permettra de rejoindre le parking vélo du projet dimensionné pour 80 places.

La création d'un site de covoiturage à la sortie de l'échangeur Est de l'A35 est par ailleurs prévu (emplacement réservé dans le plan de zonage du PLUi). Le projet MATE, situé à environ 1 km de cette aire de covoiturage, pourra être rejoint à pied depuis cet emplacement.

Par ailleurs, dans le cadre de la certification BREEAM Very Good visé par le projet, le site prévoit des places privilégiées spécifiques au covoiturage, placées à proximité de l'entrée principale.

Le parking VL est pourvu de 3% des places équipées de bornes de recharges pour véhicules électriques. Des dispositions constructives sont mises en place afin de pouvoir augmenter facilement cette capacité et de pouvoir la porter jusqu'à 1/5ème des places.

Le projet MATE est également équipé d'une zone de 6 arrêts de bus destinée à permettre la mise en place de transports en commun.

- **Effet du projet sur le trafic aérien**

A titre liminaire, il convient d'affirmer que le trafic aérien ne constitue pas une incidence directe ou indirecte du projet d'entrepôt. Ce point n'avait, dès lors, pas à être abordé au sein de l'évaluation environnementale – sauf à considérer, en méconnaissance du principe de proportionnalité, que le contenu de l'étude d'impact ne connaît aucune limite. La MRAe n'avait d'ailleurs fait aucune remarque à ce sujet au sein de son avis.

En toute hypothèse, il apparaît que le transport aérien est en diminution constante depuis plusieurs années et ce malgré l'essor du *e*-commerce.

En effet, il apparaît que le fret aérien (transport de marchandises) enregistré en France, en Allemagne et en Suisse est en décroissance depuis 2008 d'après les statistiques mondiales de l'aviation civile, de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et les estimations du personnel de l'OACI (source : https://donnees.banquemondiale.org/indicator/IS.AIR.GOOD.MT.K1?end=2018&start=1970&view=chart).

On note par contre qu'avant les années 2000, époque où le e-commerce n'existait pas, le fret aérien était en croissance continue.

**Transport aérien, fret (millions de tonnes-kilomètres)**

*Transport aérien, Fret (vert : Allemagne, brun : France, noir : Suisse)*

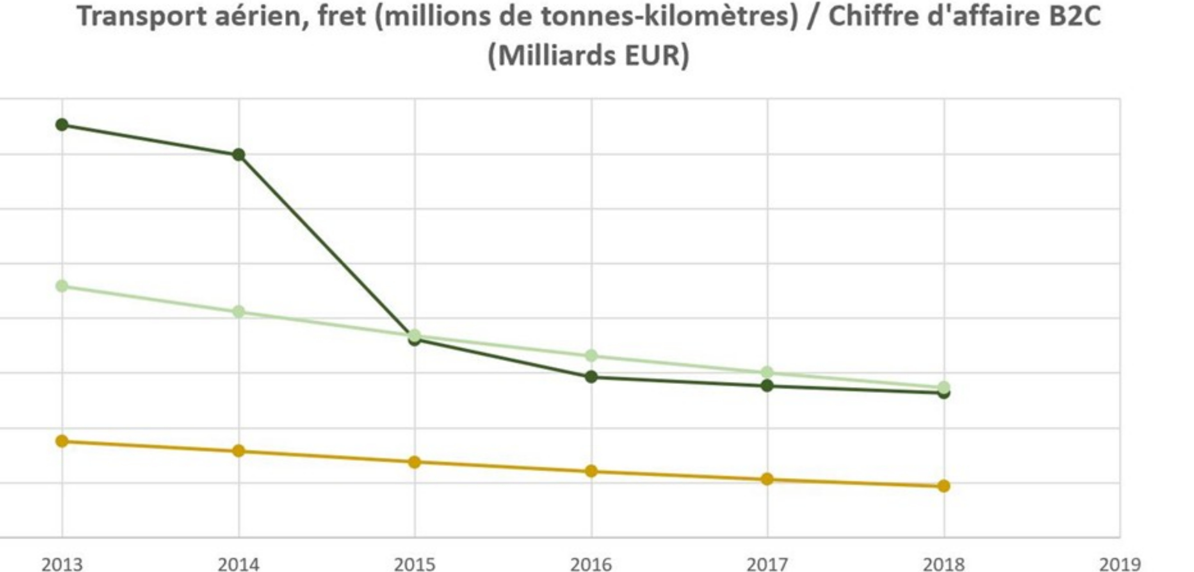
*La Tonne-kilomètre est l'unité de mesure correspondant au transport d'une tonne de marchandise sur une distance d'un kilomètre par n'importe quel moyen de transport.*

Le e-commerce, quant à lui, est en croissance régulière, le tableau ci-après présente les chiffres d'affaires pour la France, l'Allemagne et la Suisse depuis 2013 (source : https://www.ecommerce-europe.eu/research/ecommerce-europe-reports/).

| Pays | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Suisse** | 3.84 | 4.14 | 8.00 | 9.85 | 10.46 | 10.98 |
| **Allemagne** | 32.00 | 35.60 | 39.90 | 44.20 | 48.90 | 53.60 |
| **France** | 49.50 | 55.00 | 62.90 | 71.50 | 81.70 | 92.60 |

Chiffre d'affaire e-commerce B2C (Milliards d'Euro)

En considérant les statistiques du fret aérien et les chiffres d'affaires du e-commerce, il apparaît qu'il n'y a pas de lien entre les deux : l'augmentation de l'activité du e-commerce en France, en Allemagne et en Suisse n'a pas induit d'augmentation du fret aérien dans ces pays. Pour rappel, on constate même plutôt une tendance décroissante sur la période 2013-2018 commune aux deux sources de données.




*Ratio fret aérien / chiffre d'affaire du e-commerce*

**En synthèse, de manière à s'assurer de l'absence de nuisance pour les riverains, la Communauté de Communauté de Communes du Centre Haut-Rhin a fait réaliser les études de trafic routier à l'échelle de l'ensemble des projets de la collectivité. Ces études de trafic ont été mises à jour en 2019 dans le cadre de l'aménagement de la tranche 2 du PAPA et incrémentées avec les données de trafic prévisionnel transmises par la société EUROVIA 16 Project. Considérant les aménagements prévus par la collectivité et le Conseil Départemental du Haut-Rhin (nouvelle liaison A35-RD201), les études de trafic traduisent un bon fonctionnement des voies de circulation à l'horizon moyen terme, comme à l'horizon long terme.**

**Les recherches réalisées pour répondre aux interrogations du public concernant l'évolution prévisible du trafic aérien en lien avec le projet écartent tout risque d'effet notable. L'évolution du trafic lié au fret aérien ne présentant pas de lien direct avec l'évolution de l'activité du e-commerce.**

# 9. Risque incendie

Une étude de dangers a été réalisée et intégrée au dossier de demande d'autorisation environnementale du projet de la société EUROVIA 16 Project. Cette étude de dangers a fait l'objet d'une tierce-expertise par l'institut national de l'environnement industriel et des risques (INERIS).

L'ensemble des scénarii de dangers considéré figure dans l'Analyse Préliminaire des Risques, au chapitre 6 de l'étude de dangers. Le risque d'incendie généralisé du bâtiment a été étudié dans le cadre de l'étude détaillé des risques, au chapitre 8 de l'étude de dangers, avec en particulier la réalisation de simulations d'incendie à l'aide du logiciel FLUMILOG.

En cas d'incendie généralisé de l'entrepôt (incendie simultané des niveaux RDC à R+3), les effets thermiques aux seuils des effets irréversibles et létaux sont contenus à l'intérieur des limites du site. Aucun tiers extérieur à l'établissement n'est susceptible d'être atteint par ces flux.

En conséquence, aucune personne extérieure au site n'est susceptible d'être concernée par les périmètres de dangers en cas d'incendie généralisé de l'entrepôt.

Le projet voisin, dit « DELTICOM » dans les observations recueillies lors de l'enquête publique, relève du régime de l'Autorisation au titre de la règlementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement. Ce projet a lui-même fait l'objet d'une demande d'autorisation environnementale et, de fait, d'une étude de dangers avec une évaluation des effets en cas d'incendie via des simulations spécifiques.

Dans le cas des études d'ingénierie incendie du projet de la société EUROVIA 16 Project, comme dans le cas de l'établissement DELTICOM voisin, aucun risque au seuil des effets irréversibles ou létaux n'a été recensé en dehors de chacun des établissements. Par voie de conséquence, aucun risque d'effet domino n'a été mis en évidence entre les établissements.

**En synthèse, les études de dangers réalisées dans le cadre des demandes d'autorisation relatives aux projets dit « DELTICOM » et MATE ont été réalisées suivant les doctrines applicables et validées lors des instructions administratives. Ces études de dangers ont conclu à l'absence de risque létal en dehors des limites des sites et d'effet domino entre les établissements.**

# 10. Préservation de la qualité de la nappe phréatique

- **Qualité de la nappe d'eau souterraine**

La qualité de la nappe d'eau souterraine est dégradée dans le secteur du projet. Les paramètres déclassant l'état de la nappe d'eau sont les nitrates, les chlorures et les pesticides.

La pollution aux chlorures est l'héritage des activités d'extraction historiques du bassin potassique d'Alsace, dont Ensisheim fait partie.

Les pollutions constatées aux nitrates et aux pesticides sont liées à l'activité agricole, les nitrates étant directement liés aux engrais.

L'utilisation de pesticides sera interdite au sein de l'établissement de la société EUROVIA 16 Project. Le projet prévoit par ailleurs un mode de gestion des rejets d'eaux pluviales en adéquation avec la doctrine applicable dans la région Grand Est (diffusée en février 2020), assurant une qualité des eaux rejetées conforme à la préservation du milieu naturel.

- **Mode de gestion des eaux pluviales**

Le mode de gestion des eaux pluviales a été réalisé de manière à gérer sans débordement une pluie de période de retour de 30 ans, beaucoup plus pénalisante que la période de retour de 10 ans préconisée par la commune et la doctrine de gestion des eaux pluviales de la région Grand Est. Le chapitre 4.4.1.b de l'étude d'impact du projet et l'annexe C4 (étude de dimensionnement hydraulique – EGIS – septembre 2019) détaillent le mode de gestion des eaux pluviales prévu.

Concernant le temps de vidange maximal doit être idéalement de 2 à 4 jours maximum d'après les prescriptions de la doctrine, la conception du projet assure une vidange en 18 à 28 h pour une période de retour de 30 ans. La durée d'incubation des larves de moustiques s'établissant entre 9 et 21 jours, les bassins seront vides bien avant que l'incubation ait lieu, évitant les risques de prolifération de moustiques.

Concernant le traitement de la pollution due aux voies circulées :

La gestion des eaux pluviales du projet prend en compte les dispositifs de la doctrine de gestion des eaux pluviales de la région Grand Est, dont voici quelques extraits :

*« Un traitement nécessite la création d'un système de collecte et la concentration des eaux pluviales, dont les contraintes et conséquences peuvent être moins bénéfiques que l'objectif recherché. Il y a aujourd'hui un consensus scientifique sur l'avantage d'une gestion à la source des eaux pluviales pour la réduction des impacts, dans une approche préventive.* ***À ce titre, le traitement doit être réservé à des cas particuliers présentant un risque spécifique de pollution****, ou d'une contrainte réglementaire particulière. Enfin, le système proposé devra pouvoir garantir les niveaux de traitement attendus, et apporter la garantie de son intérêt. »*

*« Le sol reste un très bon filtre pour la plupart des polluants particulaires et l'infiltration permet également une baisse des flux volumique donc des flux polluants dissous »*

*« Les dispositifs de traitement de la pollution sont en général trop nombreux, mal utilisés, et en défaut d'entretien, de sorte que leur fonctionnement est dans certains cas plus nocif que vertueux. »*

*« **Dans les cas courants, les ouvrages rustiques sont suffisants et appropriés. La mise en œuvre d'ouvrages particuliers doit être réservée à des contextes spécifiques.***

*Les séparateurs à hydrocarbure, les déshuileurs/débourbeurs et les décanteurs lamellaires sont inefficaces et déconseillés pour les pollutions chroniques courantes des eaux pluviales.*

*Le filtre à sable n'est à utiliser qu'en amont pour la récupération de particules fines en suspension. »*

Pour les voies de circulation des véhicules légers, des fossés enherbés étanches avec filtre à sable (0.80 m d'épaisseur) sont prévus autour du parking afin de traiter et piéger les polluants en amont de leur infiltration dans la grande noue au Nord.

Ce système est en adéquation avec les prescriptions de la doctrine de gestion des eaux pluviales de la région Grand Est.

Concernant les voies de circulation des poids lourds avec le risque le plus important de pollution (quais de déchargement et stationnement PL), les eaux sont traitées via le bassin étanche dimensionné pour traiter une pollution accidentelle et chronique avec système de décantation avant infiltration des eaux dans le bassin d'infiltration.

Une vanne automatique est également mise en place en amont du bassin d'infiltration pour confiner les eaux dans le bassin étanche si besoin.

La nappe se situe entre 4 et 10 m de profondeur, les ouvrages ont une profondeur maximale de 2 m. Le fond des ouvrages se situe donc à 2 m au-dessus de la nappe, conformément aux prescriptions de la doctrine de gestion des eaux pluviales de la région Grand Est qui prévoit au minimum 1 m entre le fond des ouvrages d'infiltration et le toit de la nappe.

**En synthèse, le mode de gestion des eaux pluviales est conforme à la doctrine locale, établie à l'échelle de la Région Grand Est, permettant de limiter tout risque de pollution du milieu naturel, en l'occurrence la nappe phréatique dans le cas du projet MATE. Le mode de gestion par infiltration à la parcelle via des espaces verts est par ailleurs en adéquation avec la volonté de participation au développement d'habitat propices à la biodiversité et à la préservation de la ressource en eau (recharge de la nappe).**

- **Cas des eaux d'extinction en cas d'incendie**

**Le projet prévoit la mise en place d'un bassin étanche dédié au confinement des eaux d'extinction pour éviter tout risque de pollution de la nappe en cas d'incendie sur le site**.

L'étude de dangers précise au chapitre 3.4.8.e. le détail du dimensionnement et du fonctionnement du bassin de confinement.

Extrait de l'étude de dangers :

*« Le confinement des 2 644 m³ sera assuré par un bassin étanche situé en partie Sud Est de l'établissement (bassin B2a). Les réseaux de collecte des eaux pluviales de voiries seront, en cas d'incendie, obturés via une vanne motorisée (actionnement manuel possible également). Une fois ce réseau obturé, les eaux d'extinction collectées seront confinées dans le bassin de stockage étanche.*

*En cas d'incendie les eaux issues du sprinklage et de la défense extérieure contre l'incendie atteignant l'intérieur du bâtiment et susceptible d'être polluées rejoindront le niveau RDC du bâtiment. Ce niveau est composé sur sa périphérie d'un mur en béton de 5 m de hauteur, les eaux d'extinction s'écouleront donc en grande majorité via les portes de quais répartis en façades Sud et Est pour rejoindre le réseau de collecte des eaux pluviales du bassin versant BV3. Toutes les eaux ruisselant sur les voiries du BV2 rejoignent le bassin étanche B2a : les eaux d'extinction pourront donc y être confinées une fois la vanne de sectionnement fermée.*

*La vidange de ce bassin ne pourra être réalisée qu'à l'issue de l'analyse des eaux d'extinction recueillies en cas d'incendie, permettant de définir la filière de gestion de ces eaux. »*

Le volume des 2 644 m³ a été calculé sur la base de la méthodologie décrite dans le document technique D9A établi par l'INESC, la FFSA et le CNPP en août 2004, conformément au point 11 de l'annexe II de l'AMPG 1510*. Ont notamment été considérés dans ce dimensionnement le volume de la cuve de sprinklage avec un coefficient de sécurité et les surfaces extérieures imperméabilisées connectées au bassin de confinement.

** Arrêté Ministériel de Prescriptions Générales relatif aux ICPE relevant de la rubrique n°1510 : arrêté du 11/04/17 relatif aux prescriptions générales applicables aux entrepôts couverts soumis à la rubrique 1510, y compris lorsqu'ils relèvent également de l'une ou plusieurs des rubriques 1530, 1532, 2662 ou 2663 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement*

**En synthèse, le projet prévoit la réalisation d'un bassin étanche, dimensionné selon la doctrine reconnue et appliquée par les services de secours et les services du Préfet, permettant de confiner sur site tout écoulement accidentel et les eaux d'extinction en cas d'incendie.**

# 11. Qualité de l'air et climat

- **Effets du projet sur le trafic routier**

Dans le cadre des observations recueillies lors de l'enquête publique relative au projet de la société EUROVIA 16 Project, il apparaît un nombre important de remarques relatives aux effets du e-commerce sur les émissions de gaz à effet de serre, principalement en lien avec le trafic routier.

Il convient ici de relever que l'étude d'impact a abordé cet aspect du projet, en estimant notamment le nombre quotidien de véhicules transitant à destination et au départ de l'entrepôt, ainsi qu'une estimation du volume de gaz polluants provenant de ces véhicules.

Il en a été conclu que, notamment au regard des mesures qui seront mises en œuvre (arrêt des moteurs, limitation de la vitesse, navettes pour les salariés afin de limiter le flux VL), « *l'impact sur l'environnement des émissions liées au gaz d'échappement des camions dans l'enceinte de l'aire du projet peut être considéré comme **faible*** ».

Par ailleurs, une fois franchie l'aire géographique du projet, le trafic PL se fondra immédiatement dans le trafic déjà existant de l'A35 située à 1 kilomètre de l'entrepôt. Dès lors, une fois que le trafic PL s'insérera au sein de cet axe autoroutier, son importance relative ne sera plus que marginale.

- **Effet du e-commerce sur les émissions de gaz à effet de serre**

Il est d'emblée important de noter que les considérations relatives aux émissions de gaz à effet de serres, bien qu'essentielles, sortent - au moins pour partie – du strict cadre du projet de construction d'un entrepôt logistique porté par la société EUROVIA 16 Project.

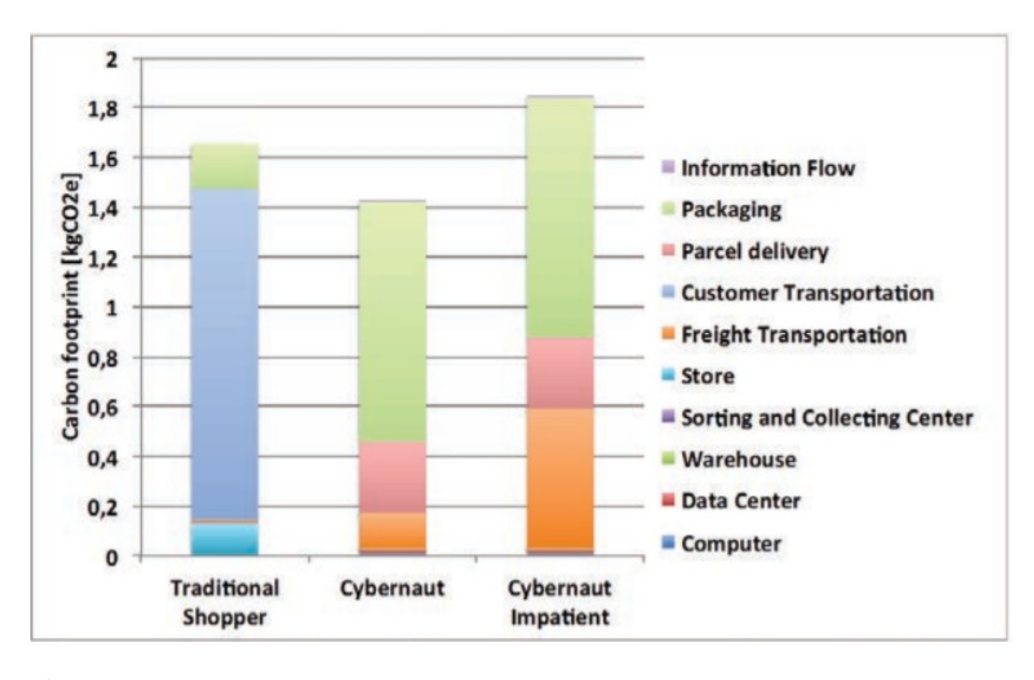
En effet, ces considérations sont d'ordre général dans le cadre d'une approche globale du fonctionnement de ce secteur marchand. Ces considérations d'ordre général n'avaient donc pas vocation à être intégrées au sein de l'étude d'impact, dans la mesure où celles-ci ne sont pas en lien direct avec la construction ou l'exploitation de l'entrepôt.

Néanmoins, afin d'apporter des clefs de compréhension sur le fonctionnement de ce secteur, il convient de souligner que le niveau d'émissions de gaz à effet de serre lié au e-commerce est – comme pour tous les secteurs marchands – intimement lié aux habitudes de consommation de chacun.

En choisissant les modes de livraison « normaux » plutôt qu'« express » proposés par les plateformes de vente en ligne, le consommateur permet aux entreprises de transport qui prendront en charge sa commande d'optimiser les livraisons en réalisant des chargements complets. La réactivité nécessaire aux entreprises de transport pour assurer les livraisons « express » ne permettent pas cette optimisation et peuvent amener à faire circuler des véhicules dont la capacité de chargement n'est pas complète et ainsi augmenter le nombre de véhicules de livraison. **Dans le cas de délais de livraison « normaux », le trafic routier et donc les émissions de gaz à effet de serre induits sont inférieurs à ceux engendrés par le déplacement de chaque consommateur en magasin** (souvent réalisé avec son véhicule) du fait de la mutualisation des transports et de l'optimisation des chargements.

Le graphique ci-dessous présente la comparaison de l'empreinte carbone d'un consommateur traditionnel en magasin, d'un consommateur en ligne et d'un consommateur en ligne « impatient » (faisant appel aux modes de livraison « express »). Il est extrait du résumé de la thèse Environmental Analysis of US Online Shopping (Analyse environnementale des achats en ligne aux États-Unis) publiée en novembre 2013 par M. Dimitri Weideli (Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne – EPFL, Lausanne, Suisse, Recherches menées à MIT Center for Transportation & Logistics, Cambridge MA, États-Unis).

**Le consommateur en ligne a tendance à avoir un impact environnemental moindre que le consommateur traditionnel, tant qu'il n'utilise pas la livraison rapide.**




*Comparaison de l'empreinte carbone d'un consommateur traditionnel, d'un consommateur en ligne et d'un consommateur en ligne impatient*

D’autre part, le consommateur doit prendre conscience que les retours de marchandises proposés par les plateformes en ligne induisent inéluctablement un trafic routier supplémentaire.

Enfin, chacun est libre de consommer sur les plateformes de e-commerce des produits locaux ou nationaux, à défaut de produits importés, ne nécessitant aucun transport par fret aérien.

L’on pourrait d’ailleurs développer un raisonnement analogue pour le seul cas d’un supermarché : le niveau d’émission généré par l’approvisionnement sera très fortement corrélé aux habitudes des consommateurs, en fonction de leur choix de consommer des produits de provenance locale ou de provenance lointaine, de se faire ou non livrer les courses en provenance de ce supermarché, de l’emplacement même du supermarché par rapport aux différents sites de production qui l’approvisionnent, etc. Ainsi, pour un même commerce, les impacts environnementaux de la consommation dépendent avant tout des choix du consommateur.

Pour ces deux hypothèses, c’est le mode de consommation – sur lequel l’exploitant ne dispose pas des leviers pertinents – qui est donc en cause.

**En conclusion, le développement du e-commerce est une illustration de l’évolution de nos sociétés, tout comme la consommation de masse a, dans les années 1960, modifié nos comportements. Il existe aujourd’hui un enjeu climat auquel nous sommes tous attachés et pour lequel nous devons tous nous impliquer. Il apparaît que l’e-commerce s’avère moins générateur d’émission de gaz à effet de serre que le commerce traditionnel, sous réserve de permettre l’optimisation de son fonctionnement. Ainsi, implanter un site logistique de e-commerce à proximité des bassins de consommation permet de réduire l’empreinte carbone en comparaison d’un site qui serait distant de 500 km, correspondant au trajet qu’un camion réalise aisément en une journée. Il y a donc un véritable intérêt de mettre en place une infrastructure à proximité du bassin d’emploi et de consommation.**

- **Effets de l’emplacement du projet d’entrepôt logistique de e-commerce**

Le choix de l’emplacement du projet de construction d’un entrepôt logistique dédié au e-commerce de la société EUROVIA 16 Project est essentiel, tant sur le plan environnemental (émissions de gaz à effet de serre) que sur le plan économique : **tout le monde gagne à voir les véhicules réaliser le moins de distance possible !**

C’est pour cette raison que la société EUROVIA 16 Project souhaite implanter l’entrepôt logistique objet de la demande d’autorisation environnementale dans le secteur **Sud de l’Alsace : ce secteur**

**correspond à un bassin d'emploi dynamique et, de fait à un secteur de consommation de produits commandés en ligne**.

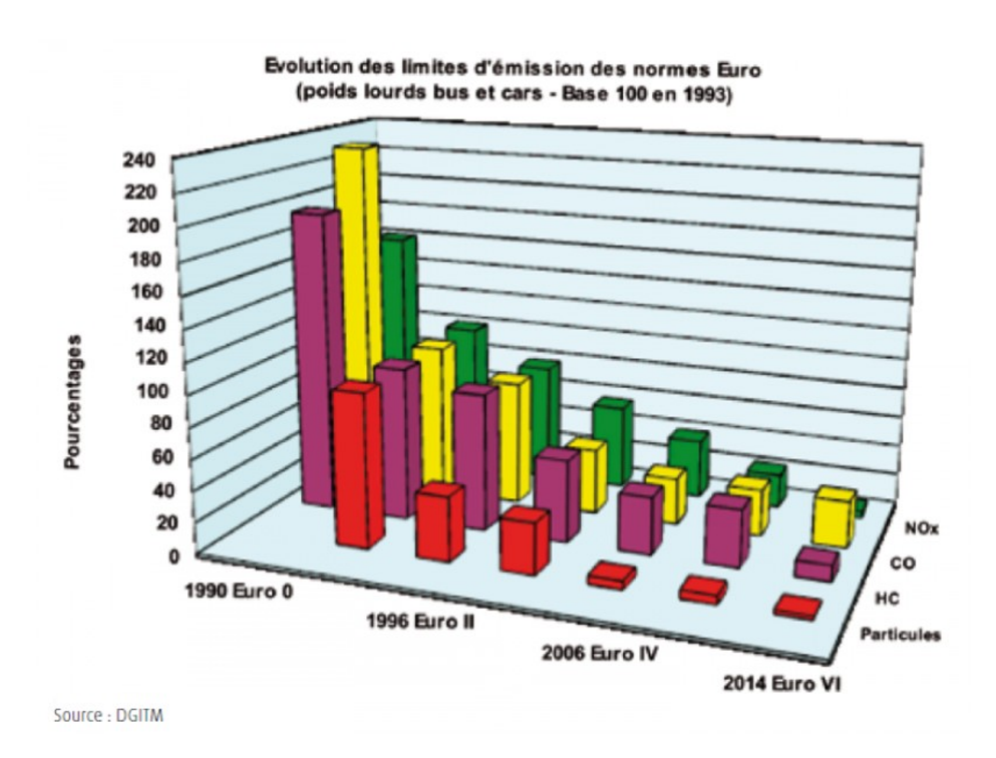
L'implantation de l'entrepôt logistique dans un secteur de ce type permet à la fois de **réduire la distance à parcourir par le personnel** de l'établissement qui se situe à proximité (la disponibilité de la main d'œuvre est l'un critère prioritaires justifiant le choix de l'emplacement du projet) et de **réduire la distance à parcourir pour la livraison des marchandises par la route**. A contrario, l'implantation du projet à une distance importante du secteur de consommation induit inévitablement des émissions de gaz à effet de serre bien supérieurs du fait des grandes distances parcourues par les camions de livraison : le nombre de commandes réalisées en ligne et livrées dans le secteur Sud Alsace n'étant absolument pas en lien avec la présence ou l'absence d'un entrepôt logistique dédié au e-commerce.

Les petites et moyennes entreprises font par ailleurs elles aussi appel de plus en plus à la vente à distance et notamment en ligne (e-commerce). Le transport et la livraison de ces marchandises sont également rationalisés et optimisés par la présence d'entrepôts logistique comme celui projeté par la société EUROVIA 16 Project à Ensisheim. Les marchandises du commerçant local sont regroupées avec d'autres en fonction de leur destination, optimisant le nombre de véhicules nécessaires, la distance cumulée parcourue et ainsi les émissions de gaz à effet de serre liées au transport.

**Du fait des habitudes de consommations qui évoluent, le secteur du e-commerce est donc en croissance constante, en France, en Europe comme dans le reste du monde. Il est donc indispensable, au regard de ce constat, de renforcer les infrastructures logistiques liées au e-commerce pour, justement, rapprocher les infrastructures de leurs consommateurs. Et ce, afin de permettre à ce mode de consommation d'être respectueux de l'environnement, notamment via son empreinte carbone liée aux transports des marchandises.**

- **Evolution des performances des moteurs PL**

Les niveaux maximums de rejet des véhicules à moteur en Europe sont régis par la norme euro. La Norme euro a été mise en place par l'Union européenne en 1988 pour les véhicules lourds (norme Euro 0 à VI), afin de limiter les émissions de polluants liées aux transports routiers. Elle fixe des normes de plus en plus contraignantes pour les constructeurs, qui sont dans l'obligation de mettre sur le marché des véhicules moins polluants. Ainsi, tous les véhicules neufs doivent désormais être conformes à la norme Euro VI, en application du règlement n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009.




**La norme Euro VI, actuellement applicable, permet de réduire, de façon significative, les plafonds des émissions polluantes de poids lourds par rapport à la norme Euro III. Ainsi, les limites fixées pour les oxydes d'azote et les particules ont toutes deux été diminuées de 92 % entre 2001 et 2014.**

Par rapport à la norme Euro V, la norme Euro VI impose une réduction supplémentaire des valeurs limites de 80 % pour les oxydes d'azote, de 50 % pour les particules et de plus de 70 % pour les hydrocarbures.

En 23 ans (entre Euro 0 et Euro VI), les NOx auront été divisés par 36, les HC par 18 et les particules par 35.

**Ces dispositions ont pour objectif de limiter aux véhicules les moins polluants la possibilité d'effectuer les transports les plus lourds.**

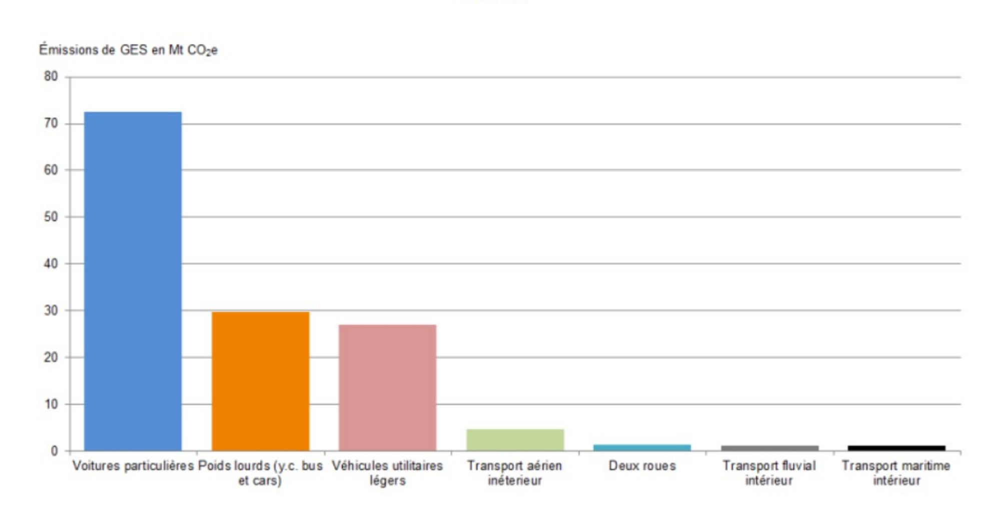
La part des poids lourds les moins polluants, répondant à la norme Euro IV ou mieux, représentait 60 % du parc en 2015.

Le parc français de poids lourds représente 2 % du parc français de véhicules routier.

En 2017, les poids lourds, y compris bus et cars, ont émis 29,8 Mt CO2e, soit 22 % du total des Gaz à Effet de Serre (GES) émis par le secteur des transports.

On constate notamment que les émissions de GES des véhicules particuliers sont bien plus importantes que celles des poids lourds, atteignant plus de 70 Mt CO2e en 2017.

**Émissions de gaz à effet de serre des poids lourds, y compris bus et car, en 2017**




Les émissions de gaz à effet de serre des moteurs des véhicules poids lourds tendent à diminuer. Les évolutions technologiques à l’étude actuellement participeront encore d’avantage à réduire ces émissions, notamment avec les moteurs à hydrogène dont le développement est bien avancé. L’entrepôt logistique de la société EUROVIA 16 Project favorisera l’accueil de ce type de véhicules propres en demandant la mise en œuvre des meilleurs standards aux entreprises de transport avec lesquelles elle collaborera.

**En synthèse, les émissions liées à la circulation des véhicules poids lourds sont limitées par l'amélioration constante des moteurs, dont les niveaux d'émission sont encadrés par norme européenne. De nouvelles motorisations sont en développement pour les véhicules poids lourds, en particulier les futurs moteurs à hydrogène. Le projet de la société EUROVIA 16 Project se veut exemplaire en matière de technologies et d'éco-responsabilité. Il accueillera sur son site dès que possible les véhicules innovants qui participeront à la réduction globale des émissions de gaz à effet de serre et à l'atteinte des objectifs en matière de lutte contre le réchauffement climatique.**

# 12. Energies

- **Consommations énergétiques du projet**

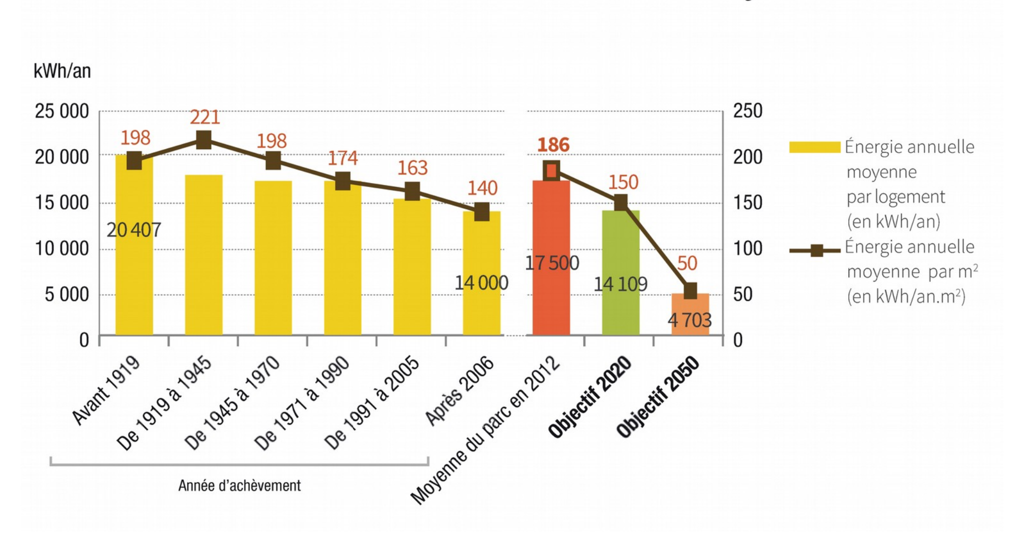
Contrairement à ce qui est affirmé dans les observations recueillies dans le cadre de l'enquête publique, la consommation annuelle prévue dans le cadre du projet MATE n'est pas de 95 658 000kWh/an, mais de 23 000 000 kWh/an. La consommation est donc 4,2 fois moins importante que ce qui est affirmé au sein des observations recueillies.

Ramené en kWh/m².an (consommation par mètre carré), la consommation spécifique du projet MATE est estimée entre 110 et 120 kWh/m².an.

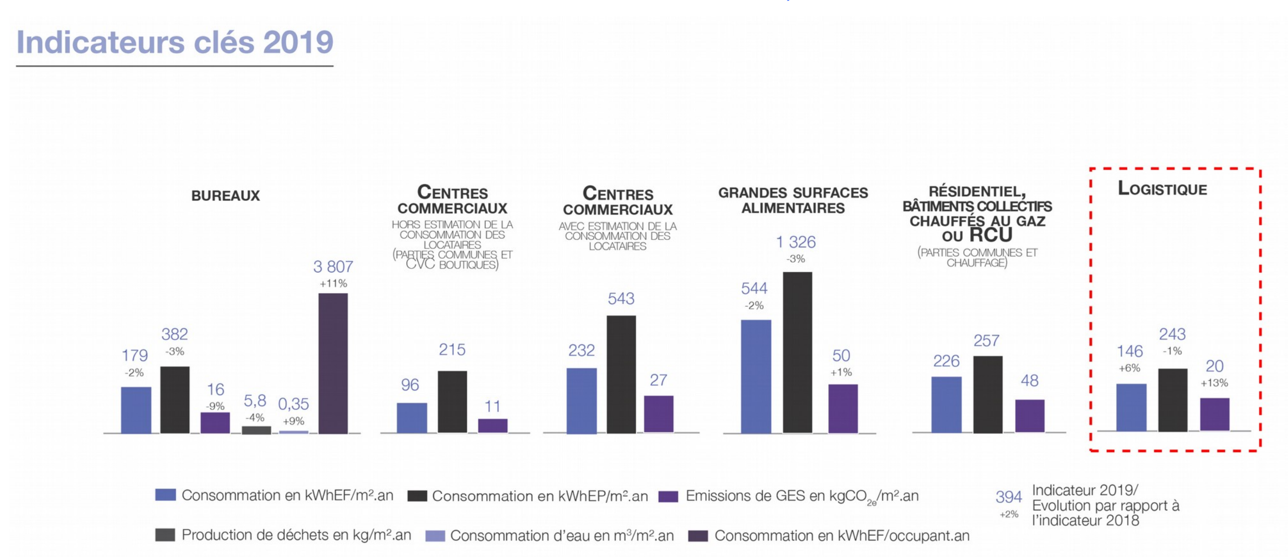
En comparaison :

- la consommation d'énergie du parc résidentiel (neuf et existant confondus) en 2012 s'élève à 186 kWh/an.m² (source : Climat air et énergie - chiffres-clés – édition 2018, ADEME),
- la consommation d'énergie finale des bâtiments de la famille « Logistique »est de 146 kWhef/m².an en moyenne sur la période 2016 à 2018, sur un échantillon de 119 bâtiments (source : Baromètre de la performance énergétique et environnementale des bâtiments, Observatoire de l'Immobilier Durable, 2019)

## F6. Consommation annuelle moyenne d'énergie des logements en 2012 selon leur année d'achèvement et objectifs




*Consommation énergétique des logements (Climat air et énergie - chiffres-clés – édition 2018, ADEME)*




*Consommation énergétique des bâtiments logistiques (Baromètre de la performance énergétique et environnementale des bâtiments, Observatoire de l'Immobilier Durable, 2019)*

**Dès lors le projet d'entrepôt présente des caractéristiques de consommation énergétique très efficaces par rapport non seulement à l'immobilier résidentiel neuf et par rapport à la logistique traditionnelle.**

- **Photovoltaïque**

A titre liminaire, il sera ici précisé que le choix de recourir à la production d'énergie photovoltaïque en toiture a été réalisé dans une démarche proactive au regard des futures exigences de la loi énergie-climat. En effet, dès l'entrée en vigueur de ce texte, la production d'énergie photovoltaïque en toiture des entrepôts est devenue obligatoire sur 30 % de la toiture.

Aussi, même si la loi énergie-climat du 8 novembre 2019 n'est pas directement applicable au projet, la société EUROVIA 16 PROJECT a choisi d'anticiper son entrée en vigueur en se conformant, par avance, à cette nouvelle obligation.

Tel qu'indiqué dans les pièces du Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale, le projet prévoit de recouvrir 30% de la surface de toiture par des panneaux solaires photovoltaïques. En déduisant les surfaces utilisées par les équipements techniques en toiture, **la centrale photovoltaïque occupera en réalité quasiment la moitié de la surface disponible sur l'entrepôt**.

La puissance de la centrale sera proche de 2,9 MWc.

Les calculs ont été effectués afin de dimensionner au plus juste la production de la centrale et d'ainsi limiter la surproduction d'énergie.

Le scénario d'une centrale photovoltaïque de plus grande capacité avec l'utilisation de batterie pour le stockage de l'énergie ne nous a pas paru pertinent en raison du bilan environnemental encore incertain de cette technologie à l'heure actuelle.

Cependant, le Maitre d'Ouvrage a tout de même fait le choix de sur-dimensionner la structure de l'intégralité de la toiture afin de permettre l'extension future de la centrale jusqu'à l'intégralité de la surface disponible en toiture.

Dans la configuration prévue à l'heure actuelle, la production de la centrale photovoltaïque, est estimée à 2,6 GWh par an (dépendant de l'ensoleillement). En se basant sur ces hypothèses, l'installation de panneaux photovoltaïques permettrait donc de produire une quantité d'énergie correspondant à 11,4% de la consommation totale d'électricité du site.

**En synthèse, le projet MATE est conçu pour avoir une meilleure performance énergétique que des projets logistiques classiques.**

**Le projet prévoit la production in situ de plus de 10% de ses besoins en énergie grâce à l'installation d'une centrale photovoltaïque sur la moitié de la surface de toiture disponible de l'entrepôt.**

# 13. Application de la démarche Eviter Réduire Compenser

Le projet de la société EUROVIA 16 PROJECT fait l'objet d'une demande d'autorisation environnementale, dont la procédure comprend l'enquête publique à laquelle le présent mémoire en réponse est rattaché.

Dans le cadre de l'étude d'impact du projet, la démarche « ERC » a été intégrée dès les premières phases de définition du projet. Les mesures d'Evitement, de Réduction et de Compensation des effets du projet sur l'environnement figurent explicitement au chapitre 8 de l'étude d'impact (partie C du dossier de demande d'autorisation environnementale), elles sont rappelées ci-dessous :

- Mesures d'évitement :
  - E1 : préservation du patrimoine archéologique,
- Mesures de réduction :
  - R1 : protection des eaux souterraines
  - R2 : réduction des consommations en ressources naturelles et énergétique
  - R3 : prévention de la qualité de l'air
  - R4 : limitation de la pollution lumineuse
  - R5 : limitation de l'emprise du projet
  - R6 : limitation de l'impact paysager
  - R7 : Suivi du chantier par un écologue - Pendant la phase travaux
  - R8 : Adaptation des éclairages nocturnes - En phase exploitation
  - R9 : Aménagement des structures collectrices - En phase exploitation
  - R10 : mesures prises en phase travaux
- Mesures de compensation :
  - Sans objet

**En synthèse, le projet MATE a été conçu en suivant la démarche « Eviter, Réduire, Compenser » concernant les effets sur l'environnement, l'étude d'impact synthétisant l'ensemble des mesures mises en œuvre par la société EUROVIA 16 Project.**

# 14. Préservation du patrimoine archéologique

Dans le cadre du projet d’aménagement de la tranche 2 du Parc d’Activité de la Plaine d’Alsace et du projet de la société EUROVIA 16 PROJECT, les enjeux archéologiques ont bien été pris évidemment été pris en considération.

Le site du projet MATE a fait l'objet d'un diagnostic préventif réalisé par Archéologie Alsace, finalisée en juillet 2018 dont le rapport a été émis en février 2019.

Ce diagnostic, a été réalisé sur une surface totale de 196 040 m², a nécessité la réalisation de 328 tranchées, et a permis de mettre au jour des traces d'activités humaines pour lesquelles des fouilles ont été prescrites.

Un arrêté préfectoral de prescription de fouilles archéologiques préventives a été publié afin d’approfondir le diagnostic, notamment sur les terrains du projet (section 48 - parcelles n°50 et 310). Cet arrêté préfectoral SRA N°2019 A 133 en date du 12 avril 2019 est disponible en annexe.

Les fouilles ont débuté en Aout 2019 pour une durée de 10 mois, interrompue durant la crise sanitaire. Elles sont actuellement en cours et seront terminées au démarrage des travaux.

**En synthèse, les enjeux archéologiques ont été identifiés et pris en compte par la collectivité dans le cadre de l’aménagement du Parc d’Activité de la Plaine d’Alsace.**

## *AVIS et CONCLUSIONS MOTIVEES*

Le projet EUROVIA 16 Project d'implantation d'un site logistique sur la tranche 2 du Parc d'Activité de la Plaine d'Alsace s'inscrit dans un axe de développement de la commune d'Ensisheim et de la Communauté de Communes Centre Haut-Rhin et donc dans une stratégie à long terme menée depuis une trentaine d'année.

Ce projet comprend la création au Nord Est de la ville de zones artisanales, de zone Industrielle en plusieurs phases, d'une extension en zone d'habitation en cours sur une ancienne friche industrielle des mines de potasse au Sud-Ouest de la ville.

La zone qui nous intéresse a été classée d'intérêt départemental.

Les différents PLU, PLUI, SCOT ont acté ce travail de développement sur cette zone d'activité économique.

Les zones artisanales se sont remplies et devant la demande une nouvelle zone a été créée sur la commune de Meyenheim.

Pour ce qui est de la zone Industrielle la tranche 1 du PAPA a rencontré un franc succès ce qui a généré l'ouverture à la commercialisation de la phase 2.

Les différents terrains ont été acquis progressivement au fil des ans sans passer par une DUP ni expropriation, les pré-fouilles archéologiques ont été faites et les fouilles prescrites suite aux découvertes enregistrées ont été réalisées sur la partie destinée au projet Eurovia 16 et sont encore en cours sur le reste disponible de la tranche 2 du PAPA.

Le permis d'aménager de la zone du PAPA a donné lieu à enquête publique qui s'est soldée par un avis favorable.

Le département a accompagné ce développement en créant un accès direct sur l'A 35 et en créant une déviation depuis la zone industrielle du PAPA afin d'éviter les nuisances sur l'axe routier actuel. Cet accès permet d'éviter un trafic routier PL vers la ville d'Ensisheim et permet de désengorger le rond-point actuel et de fluidifier le trafic Meyenheim/ Réguisheim/ Bantzenheim.

C'est dans ce cadre d'une politique de développement économique que le projet Eurovia 16 Project a été proposé aux élus de la Communauté des Communes Centre Haut-Rhin.
Il est à noter que, sur le département du Haut-Rhin, il devient difficile de trouver des terrains de grandes tailles disponibles, avec accès aisé sur les principaux axes de communication routières, particulièrement depuis le gel d'une grande partie de la Zone BNHAG (Balgau Nambsheim Heiteren Gambsheim) en bordure du Rhin.
Un projet de cette envergure devant générer 900 emplois en période de pointe était donc une réelle opportunité pour la collectivité particulièrement dans une période où le taux de chômage comparé à celui du Bas-Rhin et de manière encore plus criante du Pays de Bade ou des Cantons Suisses voisins est particulièrement en défaveur du département du Haut-Rhin.
L'enquête environnementale a donc été menée sans créer d'intérêt de la part de la population ni d'opposition que ce soit de la part des citoyens ou d'associations jusqu'à la relance de l'enquête à partir duquel un nombre non négligeable de pétitions ont été portées principalement sur le registre dématérialisé. Je note que les remarques portées sur le registre dématérialisé proviennent dans leur grande majorité de personnes relativement éloignées du bassin de vie de la commune d'Ensisheim. Je note également que les arguments développés relèvent plus d'une philosophie de vie et d'une conception différente du mode de consommation auquel ce projet répond, certes respectables mais ne relevant pas de l'enquête environnementale destinée à ce projet.
Les principales remarques et observations ont été émises par l'Autorité Environnementale qui a relevé 29 points d'attention, demandes de précision ou de compléments.
Le pétitionnaire, dans son mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale, a traité chacun des points relevés de manière claire et complète.
La Commission Départementale de la Prévention des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers du Haut-Rhin ayant pour sa part demandé des compensations en terme d'investissements communs a été contactée pour étudier tout projet collaboratif par le pétitionnaire.

Ce projet correspond aux objectifs de la politique de développement économique de la collectivité.
Il est conforme en termes de règlement au permis d'aménager du PAPA.
Il répond aux règlement environnementaux, sécuritaires, et les différents avis des autorités et Personnes Publiques Associées ont été pris en compte.
Les mesures de protection environnementales détaillées dans le dossier technique correspondent aux techniques actuellement en vigueur, pour rappel :
-Protection des eaux souterraines par un traitement phytosanitaire des eaux pluviales des voiries avant leur infiltration le tout complété par un pré-traitement pour les voiries PL (décantation en bassin ou filtre à sable)
-Réduction des consommations en ressources naturelles et énergétiques par la mise en place de panneaux photovoltaïques sur les toitures du bâtiment
-Prévention de la qualité de l'air par les consignes imposant l'arrêt des moteurs des véhicules PL notamment lors des mises à quai
-Limitation des pollutions lumineuses par le choix de n'éclairer principalement que les voiries et d'éviter la déperdition lumineuse dans le ciel ou aux abords du site
-Limitation de l'emprise du projet par l'exploitation du projet sur 4 niveaux pour limiter la consommation de surface au sol
-Limitation de l'impact paysagé par l'intégration dans le contexte paysager local. Il suffit de visiter le PAPA pour voir la cohérence entre le projet architectural et les autres constructions sur ce site tant au niveau des façades, que de la géométrie des bâtiments et du traitement des façades. Par ailleurs un travail spécifique a été réalisé sur les aménagements extérieurs (espaces verts, gestion des eaux pluviales, plantations, nature des espèces végétales etc…)
-Biodiversité : un suivi du chantier par un écologue sera assuré. Il sera proscrit, dans la mesure du possible, les structures collectrices sans échappatoire pouvant être des pièges pour la faune (bouches d'égout, caniveaux, bassin de rétention d'eau de pluie).

-Phase travaux : A l'issue des phases de terrassement mise en place de clôtures, limitation des envois de poussière via un nettoyage régulier des voiries, aspersion de la zone de travaux en période sèche, schéma d'organisation et de suivi de l'évacuation des déchets inertes, et réutilisation au maximum sur le site des déblais issus des travaux de terrassement afin de limiter les quantités de déchets inertes expédiés hors du site.
Il me semble donc que l'étude d'impact est conforme à celle de la tranche 2 du PAPA et que les enjeux identifiés localement sont soit faibles et permettent sans effets inacceptables d'accueillir un tel établissement et son exploitation, soit, dans le cas où ils seraient significatifs, que leur prise en compte dans la conception permet d'en maitriser les effets afin de les éviter et de les réduire.
A noter que lors de l'étude d'impact aucune nécessité de mise en œuvre de mesures de compensation n'a été révélée.
J'en conclu que ce projet n'est pas susceptible d'affecter de manière notable la population, la santé humaine, la biodiversité ou le paysage.

Les avis d'opposition à ce projet comme l'a révélé l'enquête publique se concentrent depuis la reprise de l'enquête sur une critique du modèle économique porté par le preneur supposé de cet entrepôt. La principale demande recevable dans ce dossier concerne la surconsommation de terres agricoles. Il convient de préciser que la décision actée du devenir de ces terres a été entérinée, sans opposition manifeste lors de l'enquête publique sur l'aménagement du Parc d'Activité de la Plaine du Rhin dont les conclusions sont publiques. Je note également qu'au cours des années précédant la venue de ce projet, les différents plans et schémas tant communaux, qu'intercommunaux voire départementaux ont fléché l'utilisation de ce site vers des activités économiques et que ce projet vient donc s'insérer en droite ligne de cette politique jamais remises en cause ni par les riverains, ni par le monde agricole, ni par les électeurs du secteur.
En particulier le SCOT du Pays Rhin Vignoble Grand Ballon défini clairement les zones à vocation économiques de type 1 que sont le PAPA et la ZAI du Florival, permettant d'y concentrer des activités industrielles

et logistiques et réservées à des entreprises d'attractivité supra régionales avec des créations d'emploi conséquentes.
Les deux principaux griefs concrets par rapport à ce projet sont la perte de terres agricoles et l'augmentation de la pollution dues au GES liés au trafic PL principalement.
Pour ce qui est des terres agricoles la problématique a été réglée et entérinée lors de l'acceptation du permis d'aménager et n'est pas lié au projet celui-ci s'inscrivant dans ce cadre.

Pour ce qui est de l'augmentation des émissions de GES liés à l'augmentation du trafic PL on aurait pu émettre une recommandation de privilégier pour la partie flux sortant à destination d'une clientèle locale dans un rayon de 200 km l'accès au site à des véhicule de transport à motorisation dit « propre », électricité ou piles à hydrogène et ce par le biais d'un cahier des charges à soumettre aux transporteurs habilités à desservir le site. Je me suis rapproché de transporteurs et de constructeurs de PL qui m'ont confirmé qu'en l'état actuel du parc de véhicules, du différentiel de coût d'achat et du calendrier de mise à disposition de tels véhicules en quantité suffisante, de la politique d'aides actuelle à l'achat de tels véhicules une telle mesure, pour intéressante voir nécessaire qu'elle soit, ne serait à ce stade pas réalisable. Je note que dans sa réponse le pétitionnaire a prévu, dès que les conditions techniques et réglementaires seront en place d'avancer dans ce sens et de privilégier l'accès au site à ce type de véhicules.
La problématique de la saturation du trafic PL sur la A 35 a également été mise en exergue par un certain nombre d'intervenants sur ce dossier. Cette thématique a été prise en compte par les élus départementaux et régionaux qui avaient constaté l'augmentation de ce trafic à partir du moment où les autorités Allemandes avaient mis en place un péage autoroutier sur la A 5. Leur proposition de mettre en place une telle mesure en Alsace avait alors été rejetée par le gouvernement. Le problème dépasse donc le périmètre du projet qui ne saurait pâtir d'une thématique liée à des stratégies nationales sur la fiscalité du transport de marchandise voire d'une taxation carbone ou de ferroutage pour les transports en transit comme cela se fait déjà en Suisse ou en Autriche.

En ce qui concerne la remarque sur le non- respect de la procédure d'enquête due à la durée de 9 jours, elle est sans objet car ayant obéré la première partie de l'enquête, interrompue du fait de la crise sanitaire.
La remarque sur le PLUI de Réguisheim (validé depuis) ne tient pas, la construction se faisant en application du PLUI approuvé par la CCHR sur le ban d'Ensisheim exclusivement.

Les règles ont été respectées, l'enquête publique, malgré la difficulté liée au confinement sanitaire lors de trois derniers jours puis à la suspension de l'enquête a pu être menée à son terme après la relance de l'enquête publique.

Je considère donc que ce projet amène un impact positif pour la collectivité, la population et ce dans le respect des règles.

A la demande d'autorisation environnementale d'exploiter un établissement logistique à Ensisheim je donne un

**AVIS FAVORABLE sans réserve**

Concernant l'enquête sur le permis de construire liée à l'enquête environnementale je constate qu'aucune remarque n'a été faite lors de l'enquête si ce n'est sur la partie esthétique et la taille du bâtiment.
Le questionnement soulevé par le SDISS a trouvé ses réponses dans le mémoire du pétitionnaire.
Je reprends donc les principaux points soulevés :
-Limitation des pollutions lumineuses par le choix de n'éclairer principalement que les voiries et d'éviter la déperdition lumineuse dans le ciel ou aux abords du site
-Limitation de l'emprise du projet par l'exploitation du projet sur 4 niveaux pour limiter la consommation de surface au sol

-Limitation de l'impact paysagé par l'intégration dans le contexte paysager local. Il suffit de visiter le PAPA pour voir la cohérence entre le projet architectural et les autres constructions sur ce site tant au niveau des façades, que de la géométrie des bâtiments et du traitement des façades.

Par ailleurs un travail spécifique a été réalisé sur les aménagements extérieurs (espaces verts, gestion des eaux pluviales, plantation des espaces naturels)

L'enquête s'est donc déroulée dans les règles.

Pour la partie de l'enquête jointe concernant le permis de construire, je donne donc un :

**AVIS FAVORABLE sans réserve**

Fait à Bergholtz-Zell le 30 juin 2020

signé Jean SCHELCHER, commissaire enquêteur

.